

Dialogo Progettuale

**UN “PROGETTO DI SISTEMA”
PER IL SUD IN ITALIA E PER L’ITALIA IN EUROPA**

“I Dialoganti”

SVIMEZ

ANIMI

CNIM

ARGE

Roma, 07 Aprile 2021

INDICE GENERALE

0. PRESENTAZIONE

Pag. 6

1. ABSTRACT

Pag. 8

2. SINTESI

Pag. 13

PREMESSA

Pag. 15

- I. Le Richieste del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza *Pag. 15*
- II. Un “Progetto di Sistema” per il Sud, funzionale all'Italia e all'Europa *Pag. 16*
- III. Un Progetto che riprende ed attualizza la Visione e l'Esperienza di Adriano Olivetti e la tradizione SVIMEZ di Morandi-Saraceno-Pescatore *Pag. 17*

1. Il Progetto di Sistema

Pag. 18

- 1.1 Sistema: Struttura, Infrastrutture e Ambiente Cognitivo *Pag. 18*
- 1.2 Le Tre “Opzioni Essenziali” di avvio e di radicamento del “Progetto di Sistema” *Pag. 19*

2. La Prima “Opzione Essenziale” del “Progetto di Sistema”: il *Southern Range*, le ZES e l'Esagono della Nuova Portualità

Pag. 19

- 2.1 Le ZES: il Territorio e la Logistica *Pag. 19*
- 2.2 Le Autostrade del Mare, a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della Portualità di Sistema *Pag. 20*
- 2.3 Le missioni specifiche delle ZES *Pag. 21*
- 2.4 La ZES di Catania-Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo *Pag. 22*

3. La Seconda “Opzione Essenziale” del “Progetto di Sistema”: la Ridefinizione della Mobilità a Grande Scala

Pag. 23

- 3.1 Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti *Pag. 23*
- 3.2 Il collegamento Reggio-Messina mediante il Ponte *Pag. 23*
- 3.3 Il Ridisegno della Mobilità: la Maglia Calabro-Sicula *Pag. 25*
- 3.4 La formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto *Pag. 25*
- 3.5 L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria *Pag. 25*

4. La Terza “Opzione Essenziale” del “Progetto di Sistema”: I “Cluster Innovativi Territoriali Integrati”

Pag. 26

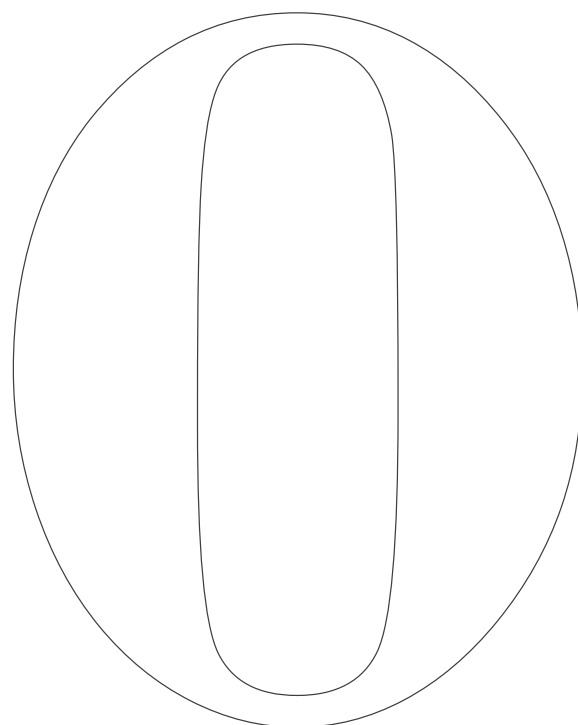
4.1	Il Mutamento verso Modelli Insediativi Innovativi e i Nuovi Stili di Vita (<i>Life Styles</i>), ovvero le Nuove Interconnessioni fra Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità/Turismo/Tempo Libero, Salute	Pag. 26
4.2	Ricuciture e Rinnovi – Culturali e Socio-Economici – del Territorio	Pag. 27
4.3	Le Industrie Culturali Creative: la Comunità di Racconto, Ideazione e Produzione Multimediale	Pag. 28
5.	Lo Sviluppo Continuo di Implementazione del “Progetto di Sistema”	Pag. 28
5.1	La Continuità Metodologica del “Progetto di Sistema”	Pag. 28
5.2	La Rappresentazione Grafica del “Progetto di Sistema”: la Progressione Fattoriale della “Spirale”	Pag. 28
5.3	Esemplificazioni di Progetti di seconda generazione nello sviluppo della “Spirale”	Pag. 29
6.	I Benefici Attesi	Pag. 30
6.1	Calcolo degli Impatti Aggregati e Benefici Economici	Pag. 30
6.2	La Valutazione dei Benefici Sociali Occupazionali Generazionali	Pag. 31
7.	Il Quadro Economico e Normativo	Pag. 31
7.1	Risorse Necessarie per le Tre “Opzioni Essenziali” del “Progetto di Sistema”	Pag. 31
7.2	Il Reperimento delle Risorse Finanziarie	Pag. 31
7.3	Gli Investimenti Privati	Pag. 32
7.4	Una definizione certa dei Tempi e delle Modalità di Attuazione	Pag. 32
7.5	Criteri di <i>Governance</i>	Pag. 33

3. ANALISI

		Pag. 34
	PREMESSA	Pag. 37
I.	LA NECESSITÀ STORICA DEL PROGETTO	Pag. 42
1.	Un’Epoca di Svolta	Pag. 42
2.	Piano, Programma, Progetto	Pag. 43
3.	Richieste del Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza	Pag. 43
4.	Dagli Assi di Missione agli Interventi sul Territorio	Pag. 44
5.	I Punti Cardinali del Progetto	Pag. 45
II.	UN “PROGETTO DI SISTEMA” PER IL SUD	Pag. 47
1.	Le Componenti del Sistema: Struttura e Infrastrutture	Pag. 47
2.	Ambiente Cognitivo e Innovazione Umana	Pag. 48
3.	Un “Progetto di Sistema” per il Sud, funzionale all’Italia e all’Europa	Pag. 49
4.	Il <i>SOUTHERN RANGE</i> : una occasione storica	Pag. 51
5.	Le Scelte di un “Progetto di Sistema” per il Sud	Pag. 53

III. LA PRIMA OPZIONE ESSENZIALE: LE ZES E IL SISTEMA DELLA NUOVA PORTUALITÀ	<i>Pag. 54</i>
1. Le ZES: il Territorio e la Logistica	<i>Pag. 54</i>
2. Le missioni specifiche delle ZES continentali	<i>Pag. 56</i>
3. Il complesso delle Autostrade del Mare	<i>Pag. 57</i>
4. L'assetto operativo immediato	<i>Pag. 58</i>
5. Le ZES: dal "Quadrilatero del Mezzogiorno continentale" all'"Esagono della Nuova Portualità del Sud d'Italia"	<i>Pag. 59</i>
6. Le ZES e la riconnessione delle Aree Interne	<i>Pag. 61</i>
7. La mitigazione dei rischi ambientali attraverso il decongestionamento territoriale	<i>Pag. 62</i>
IV. LA SECONDA OPZIONE ESSENZIALE: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITÀ A GRANDE SCALA	<i>Pag. 64</i>
1. La scelta fondamentale: "Roma-Catania, tre ore e mezzo"	<i>Pag. 64</i>
2. Il collegamento Reggio Calabria -Messina attraverso il Ponte: Sostenibilità e Fattibilità, Compatibilità Giuridica e Funzionalità Tecnica	<i>Pag. 65</i>
3. L'impossibilità del <i>Tunnel</i>	<i>Pag. 69</i>
4. Il ridisegno della mobilità interregionale e la maglia calabro-sicula	<i>Pag. 70</i>
5. Le condizioni per la formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto	<i>Pag. 71</i>
6. L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria	<i>Pag. 71</i>
V. LA TERZA OPZIONE ESSENZIALE: I CLUSTER TERRITORIALI INNOVATIVI INTEGRATI	<i>Pag. 71</i>
1. Il <i>Cluster</i>	<i>Pag. 71</i>
2. I "Nuovi Stili di Vita" (<i>Life Styles</i>): le Interconnessioni fra "Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità/Turismo/Tempo Libero, Salute"	<i>Pag. 72</i>
3. La "Tripolarità dell'Eccellenza", una esclusività del Mezzogiorno nel Mondo	<i>Pag. 73</i>
4. Condizioni di Accessibilità, Percorribilità, Fruibilità	<i>Pag. 75</i>
5. Le Proposte di Atterraggio delle Iniziative	<i>Pag. 76</i>
6. I Distretti e i Borghi di Vita Nuova	<i>Pag. 76</i>
7. Le Industrie Creative	<i>Pag. 78</i>
8. I Nuovi Attrattori Territoriali Metropolitani	<i>Pag. 79</i>
VI. LO "SVILUPPO CONTINUO" DI IMPLEMENTAZIONE DEL "PROGETTO DI SISTEMA"	<i>Pag. 81</i>
1. La Continuità Metodologica del "Progetto di Sistema" e la Progressione Fattoriale della "Spirale"	<i>Pag. 81</i>
2. Esemplificazione di Progetti di "Seconda Generazione" nello sviluppo della "Spirale"	<i>Pag. 81</i>
VII. LE CONDIZIONI DI CORREDO E ACCOMPAGNAMENTO AL "PROGETTO DI SISTEMA"	<i>Pag. 85</i>
1. "Sostenibilità Generale" e Relazioni di Congruenza Paesaggistico-Ambientale	<i>Pag. 85</i>
2. "Coerenza Transcalare"	<i>Pag. 86</i>
3. "Qualità" nelle Realizzazioni e negli Esiti degli Interventi e delle	<i>Pag. 87</i>

4.	“Sussidiarietà” Gestionale	Pag. 88
VIII.	BENEFICI DELLA ATTUAZIONE E RISORSE NECESSARIE	Pag. 89
1.	Il Criterio di Metodo per la Stima dei Benefici	Pag. 89
2.	Il Calcolo dei Benefici connessi al <i>Southern Range</i>	Pag. 89
3.	La Valutazione dei Benefici Sociali, Occupazionali e Professionali	Pag. 91
4.	La “Restituzione Generazionale”	Pag. 91
5.	Il Reperimento delle Risorse Finanziarie	Pag. 92
6.	L’Apporto Privato	Pag. 93
IX.	LA GOVERNANCE DEL “PROGETTO DI SISTEMA”	Pag. 94
1.	La Riforma Necessaria della Pubblica Amministrazione	Pag. 94
2.	Raccomandazioni Europee e apparente facilità delle “Vie Brevi”	Pag. 95
3.	Ridurre più che Semplificare	Pag. 97
4.	Le Riforme Amministrative per il Mezzogiorno	Pag. 98
X.	CONSIDERAZIONI FINALI	Pag. 99
1.	Un precedente da meditare	Pag. 99
2.	Le Necessità Storiche	Pag. 99
3.	Stare sul Meridiano d’Europa	Pag.100
4.	Un Appello	Pag.102
	ADDENDUM	Pag.103
	e Istruzioni per l’Uso	

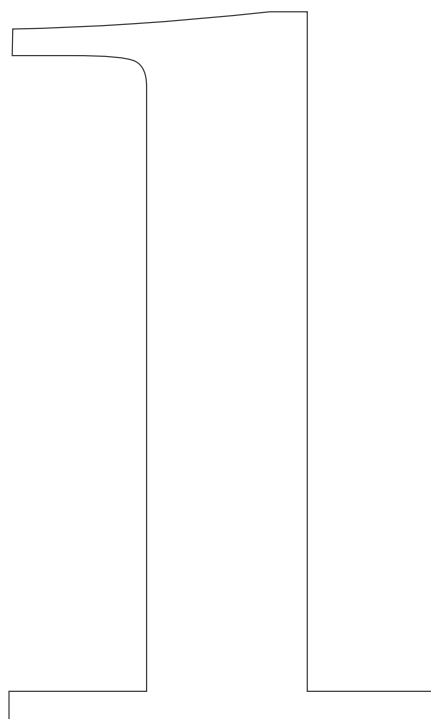


Nel quadro di una Tempesta Epocale Perfetta (il “digitale”, in esponenziale diffusione; la “globalizzazione”, in profondo mutamento; l’“ambiente”, in obbligata e ormai non più rinviabile priorità; la “pandemia”, in piena drammatica azione) che segna il passaggio a una nuova Età della Storia e che determina - per l'Italia - una straordinaria sfida di resilienza, SVIMEZ presenta questo Documento. Frutto di un continuo e intenso Dialogo Progettuale, condotto con rigore e convinzione fra i suoi sottoscrittori provenienti dai più diversi campi del sapere e dell’operare, allo scopo di apportare un contributo necessario, per risolvere alcuni dei grandi problemi, strutturali e storici, che affliggono l'Italia.

Il Documento definisce una logica e un metodo di progettualità sistemica, e costituisce il risultato della elaborazione congiunta e dialogata fra i suoi sottoscrittori (SVIMEZ, ANIMI, CNIM, ARGE), che hanno condiviso l’obiettivo di definire una compiuta “Visione”, finalizzata alla riconnessione organica – culturale, sociale, economica e produttiva – dell’Italia, nel quadro di un efficiente, sinergico e concreto “Progetto di Sistema per il Sud in Italia e per l’Italia in Europa”.

Un “Progetto di Sistema” - immediatamente avviabile e concretamente realizzabile entro il 2026 - rivolto al Mezzogiorno d’Italia continentale e insulare, finalizzato ad una benefica sinergia attiva con il Centro-Nord, per conseguire un effettivo riequilibrio orientato al “Benessere” dell’intera Comunità italiana, e altrettanto chiaramente funzionale al riposizionamento di autorevolezza dell’Italia nel quadro dell’Unione Europea.

A handwritten signature in black ink, reading "Adriano Ciarrocca". The signature is fluid and cursive, with a period at the end.



0

In un momento di drammatica rivoluzione epocale – da intendere, per l'Italia, come grande opportunità di resiliente svolta storica – questo Documento definisce una logica e un metodo di *“Progettualità di Sistema”*, rivolta al Mezzogiorno d'Italia continentale e insulare, e finalizzata ad una concreta sinergia attiva con il Centro-Nord del nostro Paese, per il “Benessere” dell'intera Comunità italiana.

Il Documento che segue è frutto della elaborazione congiunta e dialogata fra i suoi sottoscrittori (SVIMEZ, ANIMI, CNIM, ARGE), che hanno condiviso la necessità di elaborare una effettiva e concreta visione di riconnessione organica – culturale, sociale, economica e produttiva – dell'Italia, nel quadro di un efficiente e sinergico “Progetto di Sistema” - immediatamente avviabile e concretamente realizzabile entro il 2026 - orientato al “Benessere” dell'intera Comunità italiana, e altrettanto chiaramente volti al riposizionamento di autorevolezza dell'Italia nel quadro dell'Unione Europea.

1

Tra i compiti primari dell'Italia, messi sotto i riflettori come ineludibili dalla UE, poi ripresi e sottolineati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), certamente primario e essenziale è quello di affrontare la gravissima crisi, che attraversa il Sud d'Italia, sospinto in una prospettiva di marginalità sociale ed economica e di degrado demografico e civile . Non è un destino inevitabile.

Il nostro “Progetto di Sistema per il Sud” respinge l'illusoria tentazione di separare le diverse macro-aree del Paese, consegnandole a diseguali e ingiusti destini storici, e ha l'obiettivo di consentire al “Sistema Italia” di funzionare come effettivo e potente organismo unitario.

Inserire le proposte per il Sud in una ricomposizione di “sistema” è l'unica via non assistenziale e non dispersiva - al contrario “razionale”, “utile” e “concreta” - per ridurre le diseguaglianze, che impediscono livelli coerenti e omogenei di autentica “qualità della vita” nell'intero nostro Paese e per dotare l'Italia di quel necessario “secondo motore” - a Sud -, sinergico col “primo motore” - al Centro-Nord -, capace di concorrere al reale rilancio di entrambe le macro-aree. Rendendo in tal modo un decisivo contributo al compiuto risanamento e riequilibrio dell'intero nostro Paese, funzionale al suo ruolo ed alla sua autorevolezza e rilevanza in Europa.

2

Il “Progetto di Sistema”, che abbiamo formulato, costituisce il “prototipo concreto e immediatamente attuabile”

- i.) a che vengano utilizzate virtuosamente quote di risorse utili contenute nella logica del PNRR;
- ii.) a che si avviino concretamente e immediatamente i possibili e necessari partenariati pubblico-privati;
- iii.) che si produca il decisivo e visibile momento di innesco dell'operatività virtuosa della trasformazione del Paese nella logica richiesta perentoriamente dall'Europa.
- iv.) Il tutto nella logica della “Qualità” – concreta, reale, sostenibile, necessaria – richiesta come premessa e obiettivo indispensabile e irrinunciabile per un'operazione di questa portata.

Il nostro “Progetto di Sistema” - attivabile immediatamente - si compone di tre “Opzioni Essenziali” - parimenti sostanziali, sinergiche e necessarie - formalmente e concretamente interconnesse come “Struttura del Sistema”, .

2. 1) Prima Opzione Essenziale:

Il “SOUTHERN RANGE” realizzato attraverso le ZES e la riconnessione territoriale dell’”Esagono”

Il “*Southern Range*”, nuovo organico sistema logistico-produttivo fa del Sud un principale ingresso per l’intera Unione Europea, ed ha come pilastri le sei ZES (il “*Quadrilatero*” continentale Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro e le due isolane di Catania/Augusta e Palermo) unite nell’”*Esagono*” della “Nuova Portualità di Sistema del Sud d’Italia”.

La scelta di strutturare questa via privilegiata di nuovo e forte e accesso all’Europa attrezzerebbe l’Italia, e con essa l’Europa, a cogliere l’opportunità storica di un asset posizionale (“la Porta Sud dell’Europa”), capace di intercettare traffici e valori logistici provenienti dalle rotte asiatiche attraverso Suez (e russe attraverso i Dardanelli/Bosforo, e americane attraverso Gibilterra) e di giocare quel ruolo strategico in quel Mediterraneo che è (e a maggior ragione sarà, per gli effetti della “tempesta epocale perfetta”, conclusa con la pandemia) uno snodo nevralgico e necessario al centro dei mercati e della demografia mondiale e globale futura. E con questo di costituire il fondamentale polo di attrazione delle più vive innovazioni culturali del mondo del nuovo Millennio (centri di ricerca, nuove università di spettro internazionale, centri d’impresa innovativi, ecc...).

Le ZES ai vertici dell’”Esagono” ricevono ciascuna una missione specifica logistico produttiva e nel contempo sono i nodi che tengono insieme la maglia territoriale, fitta ed espansiva, che lega i territori secondo intermodalità e trasversalità aperte. L’”Esagono” offre il tessuto connettore per l’intera macro-area del Mezzogiorno, per immettere anche le deboli aree interne in una vitale e propulsiva “riconnessione a sistema”, mediante la realizzazione diffusa dei più avanzati e rivitalizzanti Nuovi Modelli Territoriali – finalmente portatori degli attesi Nuovi Stili di Vita – i “Cluster Innovativi Territoriali Integrati”.

2.2) Seconda Opzione Essenziale:

LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITÀ A GRANDE SCALA

Secondo fondamentale elemento del Sistema è costituito dal collegamento organico fra Sicilia e Continente - e viceversa - e il connesso ridisegno della Maglia Calabro-Sicula della mobilità ferroviaria e stradale.

Realizzare la dorsale infrastrutturale dell’AltaVelocità e portare alla isocronia di spostamento ferroviario fra Roma e Milano e Roma e Catania (“Roma-Catania tre ore e mezzo”) significa “unificare” realmente - per la prima volta concretamente - la geografia fisica e culturale italiana. Pervenire ad un reale equilibrio territoriale e sociale totalmente nuovo. Un “continuum” strutturale, fisico e simbolico, a lungo e sempre vanamente invocato nella Storia d’Italia, ora perfettamente conseguibile sul piano tecnico, logistico, imprenditoriale, economico-finanziario, giuridico-amministrativo: dalle Alpi al Centro del Mediterraneo.

Una “Dorsale Continua Italiana” – parte del Corridoio Scandinavo-Baltico-Mediterraneo Europeo - perfettamente funzionante e fruibile entro il 2026, che costituisce al suo interno la soluzione definitiva alla “*questio* infinita” del Ponte sullo Stretto, mediante l’aggiornamento del suo “Progetto Rivisitato” che, facendo propri gli straordinari progressi scientifici, tecnici e tecnologici di questi recenti decenni - in particolare quelli relativi alle fondazioni delle strutture petrolifere off-shore e quelli riferiti agli acciai speciali di nuova generazione - oggi risponde pienamente non solo alle richieste di approfondimento contenute nel suo parere favorevole originario - allora ad esse condizionato -, ma più in generale, ai termini di Eco-Sostenibilità Generale. Una soluzione che consente la realizzazione dell’opera con una drastica riduzione dei costi, uno straordinario miglioramento delle prestazioni, della funzionalità, della percorribilità ferroviaria e autostradale (Service-Ability), della sicurezza (Safety), dell’impatto ambientale (Impact) e dei tempi realizzativi, In buona sostanza, un salto qualitativo straordinario, reso possibile, nella “concezione di base dell’opera”, dall’abbandono della logica realizzativa tradizionalmente indicata dall’“ingegneria civile”, per percorrere la logica innovativa della sua realizzazione come opera di “ingegneria industriale”.

2.3) Terza Opzione Essenziale

I “*CLUSTER* INNOVATIVI TERRITORIALI INTEGRATI” DEI NUOVI MODELLI DI STILI DI VITA,
ovvero LA RICUCITURA E IL RINNOVO CULTURALE E SOCIO-ECONOMICO DEL TERRITORIO.

La ricerca di nuovi organismi territoriali, che sappiano indicare all’intera società - locale, italiana, internazionale - “modelli insediativi innovativi” - necessari a rispondere con reale efficacia alle sue diverse esigenze ed al profondo mutamento determinato dalla “Tempesta Epocale Perfetta” di questo sconvolgente passaggio di Millennio (digitale, globalizzazione e, da ultimo, pandemia) - richiede un’attenta e profonda sperimentazione di nuovi prototipi ad alta qualità insediativa, sociale e territoriale. Una esplicitazione sul territorio di questi “modelli insediativi innovativi” da sperimentare nel quadro di una diversa definizione di “Nuovi Stili di Vita”, dove “benessere-residenza-lavoro-ospitalità/turismo/tempo libero-salute”, a loro volta, ridefiniscono la loro natura propria e i loro apporti reciproci, integrandosi all’interno di nuovi rapporti e organismi funzionali e formali di alta qualità.

A partire da questi “modelli insediativi innovativi”, va a definirsi, nella loro integrazione su “Aree Vaste”, il progetto di dar vita ad una rete di “*Cluster* Innovativi Territoriali Integrati” - fortemente attrattivi di nuove presenze e attività di spettro nazionale e internazionale, che, a partire dall’Asta Jonica Sicula - centrata inizialmente sull’asse Aci-Etna-Naxos-Taormina - dovranno diffondersi in tutto il Sud d’Italia, grazie ad investimenti di grande scala in sinergia e partenariato pubblico-privato. Tra le molteplici funzioni innovative in essi contenute, spiccano I Borghi di Vita Nova a vocazione e destinazione “Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità-Tempo Libero-Turismo, Salute” e le Industrie Culturali Creative, a partire da quelle di Racconto, Ideazione e Produzione Multimediale aperte alla cultura del Mediterraneo.

La configurazione dei “*Cluster* Innovativi Territoriali Integrati” promuove - da un lato - la creazione di prototipi innovativi di insediamento e convivenza replicabili in tutto il Mezzogiorno; - dall’altro - esalta le potenzialità di nuovi attrattori strategici del Sistema Sud (quali la “Grande Città Metropolitana dello Stretto”, unita dal Ponte -

oggi aggiornato nei termini della più avanzata Eco-Sostenibilità Generale - e dall'Alta Velocità/Alta Capacità; e la "funzione Matera" – al baricentro del Mezzogiorno continentale -), - dall'altro ancora - rende possibile all'interno di un nuovo straordinario organismo territoriale continuo di Aree Vaste coese sistematicamente, di pervenire finalmente alla Ricucitura e al Rinnovo Culturale e Socio-Economico "effettivo" di "tutto" il Territorio (sia esso Polo Logistico, Urbano, Periferia, Area Marginale, Interna, Sottoutilizzata, Abbandonata), nuovo vitale "*continuum* polifunzionale integrato sistemico" di elevato standard qualitativo ad uso e vantaggio di tutta la Comunità.

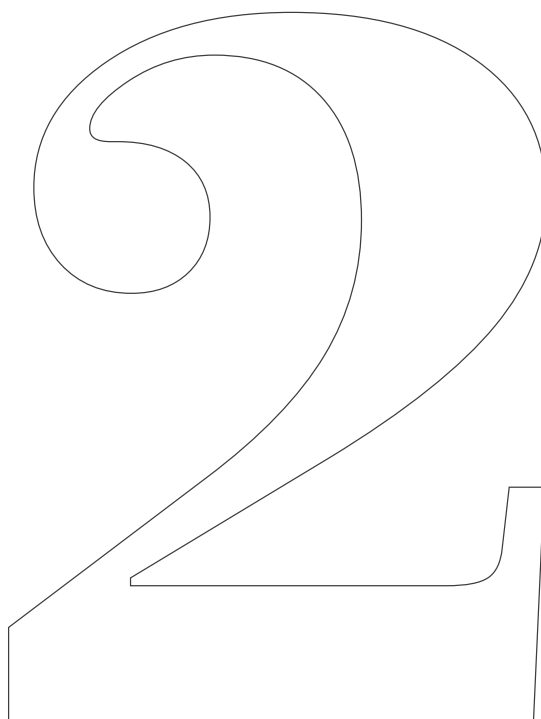
3

Al finanziamento del "Progetto di Sistema per il Sud" sono chiamati a concorrere sia i fondi di "parte pubblica" - anche derivanti dal *Recovery Fund* (nella sua richiesta di progetti a forte impatto strutturale: logistica, mobilità, portualità, connessione territoriale, innovazione sociale) - sia quelli di parte "privata", incentivati - quando non determinati a questa scelta - da un organico e completo quadro territoriale/infrastrutturale in concreta attuazione e dal complesso degli straordinari (e unici al mondo) *asset* naturali, ambientali, climatici, storici e culturali di contesto {di cui "solo" il Mezzogiorno C&I dispone), ideali per orientare e attrarre grandi investimenti di portata "globale" fondamentali per il concreto rinnovo strutturale socio-economico del Territorio, nella direzione dei più avanzati e innovativi modelli culturali e standard di vita.

4

Per fornire una immagine unificante della nostra Proposta - "Progetto di Sistema per il Sud" - varrebbe la suggestione - paradossalmente del tutto contro-intuitiva rispetto alle doverose attenzioni sanitarie in atto - dello sforzo di "ridurre tutte le distanze":

- fra le diverse parti del Sud: costiere e interne, continentali e insulari;
- fra il Mezzogiorno complessivamente inteso ed il resto dell'Italia, in cui il "Progetto di Sistema" si inserisce come componente strategica;
- fra l'Italia e l'Europa: con l'Italia, "finalmente sistema coeso e strutturato", che rafforza la sua posizione nel disegno europeo, e l'Europa che, a sua volta, trova nel Mezzogiorno d'Italia la "cuspide" della sua proiezione a Sud, e la sua "Porta d'Ingresso" - per il Mondo - da cui attrarre linfa vitale, persone, merci, lavori, idee, culture, futuro.



PREMESSA	<i>Pag. 15</i>
I. Le Richieste del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza	<i>Pag. 15</i>
II. Un “Progetto di Sistema” per il Sud, funzionale all'Italia e all'Europa	<i>Pag. 16</i>
III. Un Progetto che riprende ed attualizza la Visione e l'Esperienza di Adriano Olivetti e la tradizione SVIMEZ di Morandi-Saraceno-Pescatore	<i>Pag. 17</i>
 1. Il Progetto di Sistema	<i>Pag. 18</i>
1.1 Sistema: Struttura, Infrastrutture e Ambiente Cognitivo	<i>Pag. 18</i>
1.2 Le Tre “Opzioni Essenziali” di avvio e di radicamento del “Progetto di Sistema”	<i>Pag. 19</i>
 2. La Prima “Opzione Essenziale” del “Progetto di Sistema”: il <i>Southern Range</i>, le ZES e l'Esagono della Nuova Portualità	<i>Pag. 19</i>
2.1 Le ZES: il Territorio e la Logistica	<i>Pag. 19</i>
2.2 Le Autostrade del Mare, a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della Portualità di Sistema	<i>Pag. 20</i>
2.3 Le missioni specifiche delle ZES	<i>Pag. 21</i>
2.4 La ZES di Catania-Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo	<i>Pag. 22</i>
 3. La Seconda “Opzione Essenziale” del “Progetto di Sistema”: la Ridefinizione della Mobilità a Grande Scala	<i>Pag. 23</i>
3.1 Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti	<i>Pag. 23</i>
3.2 Il collegamento Reggio-Messina mediante il Ponte	<i>Pag. 23</i>
3.3 Il Ridisegno della Mobilità: la Maglia Calabro-Sicula	<i>Pag. 25</i>
3.4 La formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto	<i>Pag. 25</i>
3.5 L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria	<i>Pag. 25</i>
 4. La Terza “Opzione Essenziale” del “Progetto di Sistema”: I “Cluster Innovativi Territoriali Integrati”	<i>Pag. 26</i>
4.1 Il Mutamento verso Modelli Insediativi Innovativi e i Nuovi Stili di Vita (<i>Life Styles</i>), ovvero le Nuove Interconnessioni fra Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità/Turismo/Tempo Libero, Salute	<i>Pag. 26</i>
4.2 Ricuciture e Rinnovi – Culturali e Socio-Economici – del Territorio	<i>Pag. 27</i>
4.3 Le Industrie Culturali Creative: la Comunità di Racconto, Ideazione e Produzione Multimediale	<i>Pag. 28</i>
 5. Lo Sviluppo Continuo di Implementazione del “Progetto di Sistema”	<i>Pag. 28</i>
5.1 La Continuità Metodologica del “Progetto di Sistema”	<i>Pag. 28</i>
5.2 La Rappresentazione Grafica del “Progetto di Sistema”: la Progressione Fattoriale della “Spirale”	<i>Pag. 28</i>
5.3 Esempificazioni di Progetti di seconda generazione nello sviluppo della “Spirale”	<i>Pag. 29</i>

6. I Benefici Attesi	Pag. 30
6.1 Calcolo degli Impatti Aggregati e Benefici Economici	Pag. 30
6.2 La Valutazione dei Benefici Sociali Occupazionali Generazionali	Pag. 31
7. Il Quadro Economico e Normativo	Pag. 31
7.1 Risorse Necessarie per le Tre “Opzioni Essenziali” del “Progetto di Sistema”	Pag. 31
7.2 Il Reperimento delle Risorse Finanziarie	Pag. 31
7.3 Gli Investimenti Privati	Pag. 32
7.4 Una definizione certa dei Tempi e delle Modalità di Attuazione	Pag. 32
7.5 Criteri di Governance	Pag. 33

PREMESSA

In un momento di drammatica rivoluzione epocale – da intendere, per l'Italia, come grande opportunità di resiliente svolta storica – questo Documento definisce una logica e un metodo di *“Progettualità di Sistema”*, rivolta al Mezzogiorno d'Italia continentale e insulare, e finalizzata ad una concreta sinergia attiva con il Centro-Nord del nostro Paese, per il “Benessere” dell'intera Comunità italiana.

Il presente Documento - a partire dalla “BOZZA di *Progetto di Sistema*” presentata e discussa in sede SVIMEZ lo scorso 18 settembre 2020 – è frutto della elaborazione congiunta e dialogata fra i suoi sottoscrittori (SVIMEZ, ANIMI, CNIM, ARGE), che hanno condiviso la necessità di elaborare una effettiva e concreta visione di riconnessione organica – culturale, sociale, economica e produttiva – dell'Italia, nel quadro di un efficiente e sinergico “Progetto di Sistema” - immediatamente avviabile e concretamente realizzabile entro il 2026 - orientato al “Benessere” dell'intera Comunità italiana, e altrettanto chiaramente volti al riposizionamento di autorevolezza dell'Italia nel quadro dell'Unione Europea.

I. Le Richieste del PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Contenuti dei Progetti:

- “un territorio più competitivo e resiliente”
- “investimenti in formazione e ricerca” “ridurre i divari territoriali di PIL, reddito e benessere”
- “anticipare i progetti di investimento pubblico maturi e promuovere gli investimenti privati”
- “riconvertire produzione e trasporto energia in chiave sostenibile”
- “transizione ecologica per agricoltura industria e siderurgia (Taranto)”
- “completamento dei corridoi TEN-T, alta velocità per passeggeri e merci”
- “rigenerazione e riqualificazione di contesti urbani borghi e aree interne”

Criteri dei Progetti:

- “esplicitazione dei legami e della coerenza con riforme e politiche di supporto”
- “indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con target intermedi e finali”
- “chiara indicazione del soggetto attuatore”
- “se integrano progetti esistenti, devono credibilmente rafforzarli”

Criterio di Valutazione Positiva dei Progetti:

- “previsione di forme di partenariato pubblico-privato”

II. Un “PROGETTO di SISTEMA per il SUD” funzionale all’Italia e all’Europa

Il “PROGETTO di SISTEMA per il SUD” si propone due fondamentali obiettivi:

- i) ridurre le diseguaglianze - sociali, economiche e territoriali - presenti nel Paese, che attentano a fondamentali diritti di cittadinanza e impediscono livelli coerenti e omogenei di qualità della vita;
- ii) dotare l’Italia di un necessario “*secondo motore*” - quello del Sud - sinergico col “*primo motore*” - quello del Centro-Nord –e consentire all’intero “Sistema Italia” di funzionare come effettivo e potente organismo unitario a vantaggio dell’intera sua Comunità. Porre il Sud nelle condizioni di interagire attivamente e sinergicamente con il Centro-Nord rende un servizio al compiuto risanamento e riequilibrio dell’intero Paese e al reale rilancio di entrambe le macro-aree. È pertanto da respingere con forza, oggi più che mai -come pericolo e danno di estrema rilevanza per il benessere dell’intera Comunità italiana - qualsiasi illusoria tentazione di singole macro-aree del Paese di perseguire ciascuna un proprio individuale e separato percorso di ripresa dello sviluppo.

Nelle attuali condizioni geopolitiche – e nelle loro prospettive di evoluzione, anche di medio-lungo periodo – appare evidente che solo una visione “immediata” – ma lungimirante –, che sappia cogliere in termini autenticamente “*resilienti*” le condizioni e le opportunità che la transizione epocale impone, potrà consentirci di vincere la grande – duplice – sfida posta dai due obiettivi citati. Tale sfida necessita di una accorta strategia sistemica di sviluppo, volta a consolidare in Italia un forte ed indiscutibile presidio territoriale dell’intero sistema europeo: *i.)* indispensabile alla ormai consolidata e irreversibile politica eco-ambientale dell’Unione Europea ; *ii.)* imprescindibile per il suo posizionamento geostrategico - “unico” - nel cuore dell’area mediterranea a massima tensione geopolitica e, al tempo stesso, a massima densità di opportunità economiche e commerciali.

Per avviare il percorso di riconnessione culturale e socio-economica del Paese è indispensabile definire la strategia territoriale e logistica dell’Italia nel Mediterraneo e questa strategia trova il suo innesco e la sua concretizzazione nella formulazione del “*Southern Range*”, nuovo organico sistema territoriale logistico-produttivo, che costituisce il principale ingresso da Sud (“*The South Gateway*”) per l’intera Unione Europea. Solo una tale visione lungimirante ha la concreta possibilità di generare e alimentare significativi flussi di valore aggiunto, da mettere a disposizione di tutti i cittadini italiani ed europei, e dei loro partners internazionali.

È del pari evidente che ciò che concorre al rafforzamento dell'Italia in Europa concorre al rafforzamento dell'Europa stessa, perché siffatta trasformazione dà modo di "chiudere il poligono europeo", là dove storia e geografia d'Europa si incontrano. Il Sud d'Italia non è la "*finis Europae*" - una sua proiezione arrischiata e solitaria -, ma è la cuspide di un intero mondo europeo, che, attraverso l'Italia, penetra nel Mediterraneo, e di qui può attrarre persone, culture, merci, lavori da ogni parte del mondo: in questo "*Mare del Mondo*", che porta all'Europa.

III. Un Progetto che riprende e attualizza la Visione e l'Esperienza di Adriano Olivetti e la tradizione SVIMEZ di Morandi-Saraceno-Pescatore

Il "Progetto di Sistema" si fonda sulle intuizioni anticipatrici di Adriano Olivetti, la cui visione, interrotta nella sua troppo breve vicenda biografica, ritorna ad imporsi oggi all'attenzione della politica e della cultura, italiana e internazionale. E non a caso, perché i momenti di crisi verticale di una civiltà mostrano con la massima evidenza come sia necessario il coraggio della ideazione, unito alla capacità della realizzazione.

Nel primo numero - luglio/agosto 1949 - della rinata rivista "Urbanistica", Olivetti affermava: "*Una società che non crede nel proprio avvenire non potrà mai avviarsi verso una meta comune e affogherà in una vita limitata, meschina e corrotta. Darsi uno scopo, scoprire delle vocazioni, promuoverle è il modo più autentico affinché una civiltà possa esprimersi*". Credere al proprio avvenire significa avere una idea della via da percorrere e del modo di percorrerla, ed ispirarsi al principio che l'autentica innovazione umana si fonda sulla capacità di legare "progetto e storia" e di inserire il cambiamento civile nell'esercizio responsabile dei poteri di sviluppo ad ogni scala di partecipazione.

In questo spirito si mossero iniziative esemplari di Olivetti, che unirono il Nord e il Sud d'Italia: dalle trasformazioni territoriali realizzate nel Canavese e ad Ivrea - unico esempio di "Città Industriale del XX secolo" riconosciuto dall'Unesco quale "Patrimonio Mondiale dell'Umanità" -, ai Complessi Industriali Olivetti in Campania, al Prototipo di una Nuova Comunità Contadina UNRRA Casas in Basilicata.

La rilettura attualizzata del pensiero "olistico sociale" di trasformazione del territorio, elaborato da Adriano Olivetti ed espresso con esemplare chiarezza già a partire dalla metà degli anni '30, si incontra con il concetto di "*Cluster*" - codificato negli anni '50 - come vivificante "continuum" territoriale polifunzionale integrato, e reazione necessaria, anche sul piano etico, alla devastante logica speculativa della pianificazione per ambiti monofunzionali promossa dallo "*zoning*". Il richiamo alla duplice sorgente - olistica e comunitaria - segna la chiara distanza da logiche e prassi oggi imperanti.

A conferma che l'alternativa seria non è mai quella fra "fare" o "apparire", ma fra un "fare che disordina" e un "fare che riordina", un "fare che stravolge e decompone" e un "fare che migliora e perfeziona", deriviamo dalla cultura olivettiana - che ha oggi nella Fondazione Adriano Olivetti il suo interprete più autorevole - l'idea che la vera Comunità, da sviluppare attraverso il "Progetto", sia quella di un ecosistema aperto: dove "tutte" le iniziative migliori e di "tutte" le parti - economiche, sociali, civili, culturali, amministrative - abbiano modo di

generarsi, interagire strutturalmente e sinergicamente fra loro, mettersi alla prova, prosperare organicamente nell'interesse generale.

La prospettiva “olistica” olivettiana offre oggi un solido terreno di incontro per un Progetto - in questo Documento sinteticamente illustrato – in cui si incontrano l'antesignana e diuturna azione meridionalistica dell'ANIMI, la rivitalizzazione di quella prospettiva nella “cultura del progetto per il nuovo millennio” operata da ARGE, la convinta adesione ad esso di CNIM, la strutturata missione di analisi e di proposta, attivata della SVIMEZ di Morandi e Saraceno e posta a base della azione riformatrice della Cassa di Pescatore e Pastore, e proseguita con continuità e coerenza fino ad oggi.

Questi soggetti, sulla base delle loro molteplici e vitali esperienze, storicamente sedimentate lungo un medesimo ininterrotto nobile percorso concettuale sempre attento a considerare “unitariamente” l'Italia, condividono l'urgenza di riprendere quel cammino interrotto, nella fiducia in un auspicato, quanto necessario, “Progetto di Sistema”, capace di rispondere al travaglio di una crisi, che da venti anni sfibra il Paese, mettendone a rischio “Coesione” e “Unità”.

1. IL “PROGETTO DI SISTEMA”

1.1 Sistema: Struttura, Infrastrutture e Ambiente Cognitivo

Un “Sistema” è tale se dispone di una “Struttura” riconoscibile, che risulta dalla composizione delle sue parti costitutive e del viluppo dl relazioni e interdipendenze che le connettono.

Le parti costitutive della Struttura sono le sue “*Infrastrutture Primarie*”:

- 1) *L'Infrastruttura Primaria delle Culture*, che comprende le *Sub-Infrastrutture Funzionali* degli Stili di Vita, del Lavoro, delle Arti, dell'Educazione, dell'Informazione, dell'Abitare, dei Commerci, del Tempo Libero, dell'Ospitalità, dello Sport, del Benessere, ovvero “*I Territori del Vivere e della Storia*”;
- 2) *L'Infrastruttura Primaria della Mobilità*, che comprende le *Sub-Infrastrutture Funzionali* degli Spostamenti, delle Reti, della Logistica, del Digitale, ovvero “*I Territori delle Relazioni, dei Flussi e degli Scambi*”;
- 3) *L'Infrastruttura Primaria della Innovazione*, che comprende le *Sub-Infrastrutture Funzionali* dell'Innovazione Umanistica, Sociale ed Economica e le *Sub-Infrastrutture Funzionali* dell'Innovazione Scientifica, Tecnologica e Tecnica , ovvero “*I Territori delle Frontiere della Conoscenza, della Ricerca, della Formazione, dei Saperi, delle Nuove Tecniche e dei Nuovi Lavori*”.

Va precisato che il termine “*Infrastruttura*” non va assunto nel corrente limitativo significato di “*apparato fisico-materiale*”, bensì riguarda “*ogni organica connessione di elementi all'interno del Sistema, dotata di configurazione riconoscibile*”. E va altresì chiarito che tutte le Infrastrutture, nella loro funzionalità specifica e nella loro sincronica integrazione-sinergia ben governata, sono parimenti necessarie alla coesione dinamica del Sistema.

È, infine, da sottolineare che il “Progetto di Sistema” è collocato – nel tempo e nello spazio – entro un preciso “*Ambiente Cognitivo*” - caratterizzante le conoscenze umanistiche sociali scientifiche e tecniche, le narrazioni immaginifiche e le interpretazioni critiche delle eredità culturali - che hanno contribuito alla definizione della generale “*Visione*” complessiva di riferimento. Tale Visione costituisce “*premessa indispensabile*” per avviare e sviluppare la trasformazione in “Sistema” (nelle sue componenti “Struttura” e “Infrastrutture”) dell’attuale disorganico, casuale e improduttivo “insieme territoriale”.

1.2 Le Tre “Opzioni Essenziali” di avvio e radicamento del “Progetto di Sistema Sud ”

Il fattore della “*trasversalità sinergica sistemica*”, ulteriormente reso evidente in sede europea dall’importanza assegnata al fattore “*Green*” nella sua duplice accezione culturale ed economica, comporta di prefigurare, e portare ad attuazione, le Scelte Fondamentali, Trasversali e Sinergiche da cui dipende la costruzione di un organico sistema territoriale logistico-produttivo, che sia al tempo stesso motore di nuovi modelli di residenzialità, lavoro, turismo, sanità, benessere, e magneti attrattivo dei nuovi modelli e stili di vita post-pandemici.

Il “Progetto di Sistema per Il Sud” così inteso comporta tre “*Opzioni Essenziali*” :

- 1) il riassetto logistico-produttivo e la riconnessione territoriale nell’Esagono della Portualità, con:
 - l’avvio di un *Southern Range* logistico, che colleghi il Sud d’Italia ed Nord dell’Europa con estremi risparmi di tempi, costi, sicurezza ed emissioni;
 - l’avvio di un sistema integrato di portualità del Mezzogiorno continentale e insulare-siciliano, con impianti portuali e retroportuali interconnessi e sincronizzati fra loro;
- 2) la ridefinizione della mobilità di grande scala e l’innovazione dei trasporti, attraverso l’Alta Velocità/Alta Capacità completata nel percorso Roma-Salerno-Reggio Calabria-Messina-Catania, prevedendo un moderno e stabile collegamento dell’Isola con la Penisola e verso e dall’Europa;
- 3) l’atterraggio di nuovi insediamenti e nuovi stili di vita in rinnovati organismi territoriali, con la ricerca e sperimentazione di nuove forme di residenza vita lavoro turismo sanità adeguate alla transizione “post-pandemica”.

La sincronica attuazione di tali Opzioni - decisiva per l’innesco dell’intero Sistema, la sua piena e sinergica funzionalità, la sua capacità di attrazione dei nuovi asset di eccellenza - è condizione necessaria per avviare, concretamente, sul territorio, un processo di interdipendenze dinamiche, capaci di trascinare con continuità il Benessere dell’intera Comunità con le loro benefiche contaminazioni economiche e culturali.

2. LA PRIMA “OPZIONE ESSENZIALE” DEL “PROGETTO DI SISTEMA”: IL “SOUTHERN RANGE”, LE ZES E L’ESAGONO DELLA PORTUALITA’

2.1 Le ZES: il Territorio e la Logistica

L'Italia si trova nella straordinaria occasione di concretizzare un nuovo assetto territoriale culturale e socio-economico, decisivo per il riequilibrio e lo sviluppo dell'intero Paese, potendo contare per la sua immediata attuazione – previa definizione delle opportune rifocalizzazioni normative e di *governance* – su uno strumento già individuato, ma ancora non operativo: le “*Zone Economiche Speciali (ZES)*”, con le loro corrispondenti e ben individuate polarità territoriali.

A quelle originariamente identificate nel quadro della portualità del Mezzogiorno continentale (il “*Quadrilatero*” Napoli-Bari-Taranto-GioiaTauro), aggiungendosi quelle di Catania/Augusta e Palermo in Sicilia, viene a definirsi compiutamente quell’“*Esagono della Portualità del Sud d'Italia*”, che è fondamentale per il riassetto dell'intero Paese e vitale per il riequilibrio europeo nell'ecosistema globale. Questo ben definito organico e sinergico “*Sistema Esagono*” è in grado di mettere a terra il Progetto di un “*Southern Range*” realmente efficiente, sostenibile e competitivo del Mezzogiorno nel Mediterraneo.

Lo sviluppo dell’“*Esagono*” consente di attivare molteplici relazioni interne all'intera Area Vasta del Mezzogiorno continentale e insulare, e, connettendole, con una sapiente opera di tessitura, di potenziarle e di valorizzarla: è questo il solo vero modo per contrastare anche la fragilità e crescente marginalità di estese “aree interne” e per imprimere un deciso salto qualitativo alle politiche di coesione territoriale.

2.2 Le Autostrade del Mare, a supporto delle funzioni strategiche delle ZES e della Portualità di Sistema

Nel quadro della piena attivazione del Sistema delle ZES, in parallelo alla necessaria infrastrutturazione della mobilità terrestre di connessione tra i territori perimetrati dai vertici dell’“*Esagono*”, va immediatamente colta la possibilità di una rapida attivazione di un efficiente Sistema di “Autostrade del Mare”, che di esso sappia utilizzare le straordinarie potenzialità infrastrutturali e che ad esso sia compiutamente sinergico. Un Sistema agevole da realizzare per l'Italia, fidando sull'intera gamma di vettori dalle nostre flotte che, per operatività, sono tra le più consistenti al mondo e già fortemente insediate nel Mezzogiorno. Aver colto solo una parte del tema della continuità territoriale ha finora trascurato (per carenza di una complessiva organica strategia logistica nazionale) l'enorme potenzialità di tessere una vera e propria “Rete Logistica Euromediterranea”. Dello sviluppo di questa “Rete”, l'Italia può e deve essere l'indiscussa regista e la conseguente grande beneficiaria di tutte le sue straordinarie ricadute, economiche e di autorevolezza internazionale.

Quanto alla immediata operatività sul mare, è sufficiente mettere in esercizio navi traghetto nelle diverse tipologie Ro-Ro, Ro-Pax e Con-Ro di ultima generazione, dal costo medio tra 60/80 mln (Ro-Ro; Con-Ro) fino a 180/200 mln di euro per le *Cruise Ferry*, con vita utile prevedibile di oltre 25/30 anni. Si tratta di un naviglio già disponibile sul mercato mondiale, ma che, per l'ulteriore sviluppo della flotta, potrebbe impegnare la cantieristica italiana, e quella meridionale in particolare, con i cantieri di Castellammare di Stabia e Palermo, date le loro note capacità e la loro notevole esperienza internazionale.

2.3 Le missioni specifiche delle ZES

Occorre, inoltre, nel quadro del “Progetto di Sistema”, affidare ad ogni singola ZES una missione specifica, così che ognuna di esse possa costituire – sulla base delle proprie “filigrane” culturali – un forte motore di benessere, vita, residenzialità, lavoro, ospitalità, turismo, e funzionare come sinergico magnete attrattivo dei nuovi stili di vita della transizione sostenibile epocale della globalizzazione, digitale e post-pandemica.

È necessario a questo scopo che le ZES, lungi dall’essere ridotte in semplici ambiti autocentrati di favore fiscale, assurgano alla ben più alta e vitale funzione di “vertici” di una maglia, fitta ed espansiva, che attraversa i territori e li lega secondo intermodalità e trasversalità aperte, fungendo da rivitalizzante tessuto connettore per l’intera Macro-Area del Mezzogiorno e svolgendo per le sue oggi deboli “aree interne” una vitale e propulsiva “riconnessione a sistema” verso i più avanzati, benefici e innovativi Modelli e Stili di Vita. In tal modo, il valore di innovazione complessiva che le ZES potenzialmente rivestono, già di per sé amplissimo, si andrà a sviluppare in termini, benefici e valori fattoriali.

In estrema sintesi, scendendo lungo il meridiano del Mezzogiorno continentale, si evidenziano le seguenti più rilevanti e immediate potenzialità e necessità:

- i). Accelerare, se non “bruciare”, i tempi di realizzazione del corridoio AV/AC che unisce le ZES di Napoli e Bari: condizione essenziale per conservare il vantaggio competitivo di una inedita trasversalità, che realizza la connessione Tirreno-Adriatico, collega direttamente due ZES “apicali”, promuove lo sviluppo dell’intermodalità. Le FS impegnate da oltre dieci anni a realizzarne il progetto, hanno fissato il completamento per un troppo lontano 2026. I ritardi sono da attribuire ai relativi ritardi dei finanziamenti statali: l’opportunità di ricorrere ai fondi europei può ridurre i tempi di realizzazione.
- ii). Attivare, nella ZES di Taranto, la duplice funzione: della valorizzazione del Porto - struttura fondamentale nel “Progetto” (cruciale anche per governare l’emergenza ILVA) - e, interpretando la peculiarità che la riconosce come “ZES biregionale”, della promozione dell’agricoltura di eccellenza (del Metapontino in particolare), in un disegno integrato agro-industriale, che, attraverso una adeguata diffusa industria di trasformazione, ha prospettive estremamente significative di inserimento e crescita nel mercato globale.
- iii). Supportare attivamente la Regione-partner, la Basilicata, nella partecipazione al processo di reindustrializzazione che, da un lato, le consente di rompere il pericolo di un rischio di isolamento - col consolidamento a Matera del polo vocato allo sviluppo tecnologico-culturale, che rafforza il suo disegno di diventare *focus* attrattore e diffusore di nuove culture di una “ZES dell’Innovazione Digitale” - e che, dall’altro, esalta con coerenza la valorizzazione del suo patrimonio di interesse mondiale (dai Sassi al Museo della Scultura, dall’Università al complesso di San Rocco, dove già trovano sede il CNR, l’Academy di Huawei, Campania new steel e altri operatori di primo livello sul terreno dell’innovazione e del trasferimento tecnologico).
- iv). Attualizzare e rafforzare - in Calabria - la condizione, indiscussa e riconosciuta, di “miglior Porto del Mediterraneo” a GioiaTauro, con il mai realizzato “retroporto” in funzione di “*distripark*”, puntando al superamento della monocultura, a basso valore aggiunto, del “*transhipment*”. Il costituendo *distripark* va radicato alla logistica del “*new manufacturing*” su svariati fronti di specializzazione e può trovare un

immediato avvio nella valorizzazione della Filiera Territoriale Logistica (FTL) della Valle dei Crati, con lo sviluppo dell'agricoltura di precisione", e con la localizzazione di processi di trasformazione industriale, per incrementare le esportazioni, oltre che da GioiaTauro, da altri porti dell'area ZES (Corigliano e Crotone).

2.4 La ZES di Catania-Augusta e il suo Porto HUB del Mediterraneo

La costituzione di una "ZES Catania-Augusta" appare infine coerente con: *i.)* la presenza del Porto di Augusta e degli altri porti del Sud-Est della Sicilia; *ii.)* la forza prossima alla filiera agricola retrostante; *iii.)* le dinamiche di innovazione neoindustriale che l'area già esprime, in connessione con l'impresa, l'università e la ricerca .

Il Porto di Augusta, anche grazie ai suoi fondali naturali di oltre 30 metri – un *unicum* nel quadro della portualità mediterranea – occupa una posizione ideale per giocare un ruolo centrale nel quadro del "Southern Range", grazie: *i.)* agli ampi spazi retrostanti – funzionali ad assicurare un servizio logistico e polifunzionale ottimale per accessibilità ed efficienza –, *ii.)* alla prossimità – a Sud – di Siracusa e – a Nord – di Catania, con i suoi Interporto e Aeroporto, *iii.)* al rinnovo della mobilità su ferro (Alta/Velocità e Alta/Capacità) e su gomma (definiti in questo "Progetto di Sistema" al successivo par. 3), potendo così fungere da perfetto "Centro di Sistema" della portualità jonica, estesa sull'arco che va da Pozzallo a Taranto ed ideale "imbuto primario di accoglienza" dell'intero Mediterraneo, per i traffici e gli scambi marittimi intercontinentali, provenienti da Suez, Gibilterra e Dardanelli/Bosforo. Il polo "Catania-Augusta" potrà altresì, a sua volta, svolgere la funzione di "capo-porto" del sistema delle Autostrade del Mare sui due corridoi costieri.

Sul piano del progetto urbanistico territoriale, in riferimento alla riqualificazione, all'ammodernamento ed al potenziamento del Porto di Augusta come "Porto Hub del Mediterraneo", quattro sono le principali questioni da affrontare e definire:

- la relazione con la base originaria da cui la storia del luogo ha preso inizio: l'antichità greca e romana (Megara Iblea);
- la riappropriazione (risanamento, innovazione e sviluppo) della dimensione industriale-produttiva del territorio;
- l'inserimento del valore delle coste e la salvaguardia della biodiversità delle acque nell'ambito della nuova infrastruttura portuale;
- la nuova configurazione complessiva - urbana e territoriale - che dovrà assumere quel tratto di costa - da Catania a Siracusa - per supportare e integrare organicamente la nuova funzione strategica del "Porto Hub del Mediterraneo".

3. LA SECONDA “OPZIONE ESSENZIALE” DEL “PROGETTO DI SISTEMA”: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITÀ A GRANDE SCALA

3.1 “Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti”

Collegare la Sicilia all'Italia e ricongiungere Nord e Sud del Paese con due percorsi di pressoché equivalente durata (“3 ore da Roma a Milano” e “3 ore e 30 da Roma a Catania”) significherà puntare ad un equilibrio territoriale italiano complessivo totalmente nuovo, a lungo auspicato e perfettamente conseguibile sul piano tecnico, imprenditoriale, economico-finanziario, giuridico-amministrativo, e fruibile dagli utenti entro il 2026.

L'estensione e il rafforzamento della Rete di Mobilità da e per l'Italia continentale nel senso della AltaVelocità/AltaCapacità, porterà in tal modo l'Italia a disporre della “dinamica di prossimità”, già largamente realizzata in Europa e la cui utilità si è resa via via sempre più evidente: originariamente in Francia - nel decisivo mutamento conseguito (a partire da ormai 50 anni fa!) nei rapporti fra Parigi e la regione Provenza-Costa Azzurra, così come nelle connessioni più recenti in Spagna (che datano comunque dal 1992!), dove il collegamento fra Madrid e Siviglia ha segnato il grande rilancio di una Regione (l'Andalusia), che appariva avviata ad inarrestabile declino.

Sarà necessario *in primis* - *I Fase* - concentrarsi su due sole “Tratte” del percorso Roma-Catania in cui ottenere il collegamento stabile e sicuro: *i.)* la “Tratta Salerno-ReggioCalabria”, principalmente mediante nuove gallerie da realizzare in corrispondenza del tratto tirrenico-lucano dell'attuale linea; *ii.)* la “Tratta ReggioCalabria-Catania”, da considerare come parte integrante dell'AV/AC Roma-Catania, che comprende la costruzione del Ponte sullo Stretto. In una prospettiva temporale più ampia – *II Fase* – si potrà provvedere all'adeguamento dell'intero percorso, con il quadruplicamento ferroviario tra Salerno e ReggioCalabria, che contribuirà fortemente ad eliminare il *gap* fra Sud Italia e resto del Paese.

L'AV/AC “continua” Roma-Catania - asse portante per imprimere un cambio decisivo all'assetto interterritoriale dell'intero Paese - favorirà a sua volta la diversificazione funzionale dei percorsi della mobilità: *i.)* prevalentemente delle persone, lungo la costa tirrenica; *ii.)* prevalentemente delle merci, lungo la linea GioiaTauro-Paola-Rende-Taranto-Bari, con il completamento dell'asse ferroviario jonico, che riprende tracciati esistenti della direttrice Reggio-Catanzaro-Sibari-Taranto e, di qui, lungo la costa adriatica, verso il Nord d'Italia e l'Europa.

3.2 Il collegamento Reggio-Messina attraverso il Ponte

Il collegamento stabile tra Messina e Reggio Calabria, necessario alla realizzazione della “Roma-Catania: 3 ore e 30 minuti”, richiede la realizzazione del Ponte sullo Stretto, il cui progetto, rivisitato e definito nel 2008, si è sviluppato sulla base degli straordinari progressi scientifici e tecnologici intervenuti nel corso di questi ultimi decenni. Progressi, e conseguenti benefici, che sono stati premesse decisive per il pieno conseguimento della necessaria sostenibilità ecologica, territoriale e ambientale.

In particolare, in questo caso, sono stati fondamentali i progressi riguardanti le fondazioni delle strutture petrolifere *off-shore* e quelli relativi agli acciai di nuova generazione.

La prima innovazione ha consentito la collocazione di pilastri poggianti su cassoni immersi e sistemati nei fondali dello Stretto e, al tempo stesso, il nuovo posizionamento del Ponte fra la costa calabra e quella siciliana ottimizzandone in termini decisivi le conseguenze: *i.)* nel risolvere alla radice il problema della Sostenibilità Ambientale, evitando l'attraversamento della Riserva Naturale di Capo Peloro; *ii.)* nell'avvicinare i "centri" di Messina e Reggio Calabria, nella prospettiva della "Grande Città dello Stretto" - per diritto di posizionamento geografico e di peso storico - logica favorita aspirante al ruolo di Capitale del Mediterraneo; *iii.)* nel ridurre drasticamente tempi e costi di realizzazione e di gestione.

La seconda innovazione ha consentito di ridurre drasticamente il peso dell'intera Opera (ad esempio, solo per quanto concerne i cavi circa il 40 per cento del loro peso e di circa il 30 per cento del loro diametro) con decisive drastiche conseguenze migliorative anche sulla sostenibilità economico-finanziaria, dei suoi costi di realizzazione e di manutenzione.

È importante sottolineare il *trend* evolutivo complessivo di queste grandi opere, che evidenzia come lo straordinario *trend* migliorativo tecnologico (la scienza e la tecnica avanzano nelle ottimizzazioni progettuali, realizzative e di processo attuativo mediante l'industrializzazione sempre più avanzata dei processi; parallelamente i mezzi d'opera che si utilizzano per costruirle diventano sempre più potenti e raffinati), accompagna un parallelo altrettanto drastico *trend* di diminuzione dei costi di realizzazione e di manutenzione delle Opere, analogo in tutte le parti del mondo. Ciò sta significare che il "Ponte Rinnovato" può giovare di tutte queste migliorie perché la sua natura non appartiene più alla categoria delle opere di "ingegneria civile", ma assume tutte le caratteristiche di un'opera di "ingegneria industriale".

In linea con questo indirizzo di logica "industriale", trova assoluta conferma la scelta di un rinnovato disegno progettuale di un "ponte a tre campate", con un rapporto dimensionale tra campata centrale e campate laterali di " $a - 2a - a$ ", per una lunghezza totale di 4.000 m., con una campata centrale di 2.005 m. e due campate laterali di 1.000 m. ciascuna. A conferma di queste considerazioni, è da sottolineare che, a partire dal 1995 - cioè dalla costruzione del primo ponte con queste caratteristiche il Ponte giapponese Akashi - si sono realizzati nel mondo oltre 40 ponti sospesi analoghi, e nessuno di essi ha una campata superiore ai 1991 metri dell'Akashi.

Fatto, infine, altrettanto fondamentale da sottolineare - per quanto riguarda gli aspetti più rilevanti della Sostenibilità Generale dell'Opera - è che il disegno aggiornato e rinnovato del Ponte (in totale aderenza all'*iter* amministrativo finora percorso) rispetta *in toto* i documenti "Indirizzi Progettuali e Deliberazioni per il Progetto Preliminare" e "Fondamenti Progettuali e Prestazioni Attese per l'Opera di Attraversamento" - sulla base dei quali era stato studiato dal Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina il disegno del 2004 messo a base di gara - e di quei documenti soddisfa pienamente tutte le indicazioni: *i.)* sia per quanto concerne la sicurezza (*Safety*) e l'impatto ambientale (*Impact*); *ii.)* sia per quanto riguarda la funzionalità e, in particolare, la percorribilità ferroviaria (*Service-ability*); *iii.)* sia, ancora, per quanto si riferisce all'economia dei costi e dei tempi, che con questo Progetto Rinnovato diminuiscono drasticamente.

3.3 Il Ridisegno della Mobilità: la Maglia Calabro-Sicula

L'AV/AC Roma-Catania e le due "bretelle", ferroviarie e autostradali, risalenti sull'asse jonico e su quello tirrenico, sono componenti di un complessivo ridisegno della mobilità, che comporta, oltre a macro-interventi in proiezione esterna (hub, porti, aeroporti), la risistemazione delle reti interne:

- i.) la rete ferroviaria – veloce, merci e metropolitana – per residenti, pendolari, turisti, operatori, imprese;
- ii.) la rete autostradale e stradale - con il completamento: in Sicilia, della Gela-Castelvetrano e della Palermo-Agrigento; nel Continente, della Reggio Calabria-Taranto.

Questo completamento sarebbe reso possibile da un nuovo, equo e virtuoso meccanismo di copertura degli investimenti ancora da sostenere (*"privati"*) e di rientro di quelli già sopportati nel passato (*"pubblici"*): ciò, mediante la costituzione di una *"società a maggioranza pubblica"*, che attraverso un equilibrato ricorso a forme di pedaggiamento scalare – distinguendo fra "locali" e "terzi", ma altresì azzerando l'esenzione tariffaria indiscriminata, oggi ingiustamente posta a totale carico dell'intera collettività (utenti e non utenti della mobilità, fasce deboli comprese) – produca un immediato flusso di risorse da reinvestire in ulteriori interventi necessari.

3.4 La formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto

La realizzazione del Ponte a servizio dell'AV/AC Roma-Catania genera le condizioni per il formarsi di una Città Metropolitana dello Stretto (ME/RC), che potrebbe aspirare al rango di "Capitale del Mediterraneo" in forza i) dell'"eccellenza e incontestabilità storica" - se non addirittura "mitica" - della sua vicenda millenaria, e ii.) della oggettiva singolarità di trovarsi geograficamente nell'unico luogo dell'intero Mediterraneo che sia comune, contemporaneamente, ai suoi due versanti: quello "greco-mediorientale" (a Sud) e quello "romano-celtico" (a Nord).

A ciò essa aggiunge il "raccordo fisico reale compiuto" Sicilia-Calabria in un unitario articolato organismo territoriale, fortemente attrattivo e aperto al mondo, dalle prospettive di evoluzione di straordinario impatto internazionale tutto da sviluppare nelle sue eccezionali potenzialità di beneficio i.) per tutta la Comunità che su quei territori abita e ii.) per tutte le positive conseguenti capacità di attrazione di culture e risorse da tutto il mondo.

Quali primi "simboli" di questa prospettiva di evoluzione di "nuova centralità" di respiro globale, troverebbero - da subito - l'atterraggio più utile, all'interno del Nuovo Politecnico della Città dello Stretto, le strutture avanzate di ricerca formazione e trasferimento tecnologico sui Nuovi Materiali, la Fluidodinamica, le Nuove Energie, destinate all'immediato servizio della realizzazione e della manutenzione del Ponte e delle infrastrutture di mobilità connesse.

3.5 L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria

Il Rinnovo della Mobilità, con l'adozione di energia elettrica prodotta da celle a combustibile, consentirà di sostituire i treni alimentati da motori diesel con treni ibridi ad idrogeno verde, ottenuto da rifiuti solidi. Questa

tecnologia innovativa trova positiva conferma negli studi condotti da RFI e TRENITALIA - insieme alla Università Sapienza, CNIM, Università Calabria e Mediterranea - già in avviata sperimentazione sulla rete calabrese, apre a nuovi scenari strutturali strategici e si colloca nel quadro più ampio dell'Innovazione Umana della Sostenibilità Generale.

4. LA TERZA “OPZIONE ESSENZIALE” DEL “PROGETTO DI SISTEMA”: I “CLUSTER INNOVATIVI TERRITORIALI INTEGRATI”

4.1 Il Mutamento verso i Nuovi Stili di Vita” (*Life Styles*) e le Interconnessioni fra Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità/Turismo/Tempo Libero, Salute.

Il primo impatto della trasformazione di “modello socio-culturale” in corso si avverte nel mutamento del modello dell'ospitalità e del turismo, una delle principali industrie del Paese, e del Sud d'Italia in particolare. La spinta a mutare i modelli di turismo a seguito della globalizzazione, con le sue conseguenze sulla digitalizzazione delle tecnologie, la rivoluzione dei trasporti e la flessibilità dei tempi di vita e di lavoro, trova oggi ragioni ancor più stringenti nelle conseguenze “da pandemia”, che aumentano la ricerca di sicurezza psicologica e sanitaria, svuotano molte destinazioni e allontanano gli assembramenti del turismo globale del recente passato.

Le innovazioni che segnano il passaggio dal vecchio “*turismo-consumo*” a una nuova “*ospitalità-benessere*” favoriscono l'affermazione di “*nuovi concetti dell'accoglienza e dell'ospitalità*”, consoni agli indicatori internazionalmente riconosciuti di “Qualità della Vita” - ripresi e più ampiamente definiti dai *Millennium Goals 2030* delle Nazioni Unite - e agli ambiti di “Benessere Equo e Sostenibile”, proposti in Italia da Istat-Cnel.

Tutto ciò rafforza la tendenza a rivolgersi a nuovi territori locali – anche nascosti e apparentemente “minori” – dall'autentico fascino culturale e paesaggistico, eco-compatibili sotto il profilo ambientale, ricchi di opportunità di buona vita quotidiana e di fruizione di qualità dei luoghi, dotati di più elevate garanzie di salute e sicurezza.

Si profila, in buona sostanza, con nettezza - in prospettiva - la conferma del declino della figura del “*turista tradizionale*”, per un rilevante aumento di “*turisti ‘responsabili’ non necessariamente estemporanei*” e di “*ospiti radicati sul territorio*”, che allungano i tempi di soggiorno, riducono la frequenza degli spostamenti, aumentano considerevolmente l'uso del tempo libero di corto raggio e richiedono di disporre di organismi insediativi innovativi ritagliati sulle nuove proprie mutate esigenze .

Ciò significa, oltre a considerare un necessario riaggiornamento dell'industria “tradizionale” del turismo, trapiantare verso “*innovativi modelli insediativi*” di ospitalità-turismo-tempo libero, ritagliati su Nuovi Modelli e Stili di Vita, con la realizzazione di:

- *hotel di nuova concezione*, che siano luoghi di incontro, di residenza temporanea, di lavoro, dotati di tutte le connessioni logistiche e digitali più avanzate e necessarie;

- *residenze permanenti integrate* - che offrano una molteplicità di spazi e funzioni - adatte a una gestione diversificata funzionale e confortevole dei tempi, degli usi e delle attività;
- *comparti dell'Ospitalità*, polifunzionali e integrati in sé e nel territorio sociale, dove l'ospite possa concretamente vivere come "*concittadino intermittente*", libero da inutili barriere di ingresso, di pregiudizio e di sospetto.

4.2 Ricuciture e Rinnovi - Culturali e Socio-Economici - del Territorio

"*Nuovi Stili di Vita e di Lavoro*", anche disposti a "*usi di residenzialità e cittadinanza intermittente*" - e di "*buon uso del Tempo Libero*" - orientati ad assecondare esigenze culturali e di svago, ospitalità/turismo, benessere e salute - richiedono *trasformazioni territoriali* capaci di consentire la varietà desiderata delle forme di vita e le conseguenti vivificanti ricadute socio-economiche sulle Comunità coinvolte.

Comunità di neoresidenti, che richiedono forme di vita in felice equilibrio fra famiglia - e relative sue esigenze -, lavoro, relazioni, sono apportatrici di una nuova linfa vitale (visione del mondo, consuetudini di vita, efficienza imprenditoriale e professionale, approccio al lavoro, trasfusioni di esperienze, ecc.), che attende di integrarsi compiutamente con i luoghi da loro prescelti come ottimali e le comunità che in quei luoghi risiedono, potendo arricchirle in modo significativo di nuova linfa vitale.

Perpetuando in questo modo la mitica e storica tradizione - unica nella storia del mondo - della naturale predisposizione delle popolazioni locali all'accoglienza pacifica sul territorio delle sempre "nuove" ondate di genti in arrivo, come benefiche apportatrici di utili, vantaggiose, salutari e rivitalizzanti innovazioni da nuovi mondi all'interno di una continua "stratificazione culturale" fatta di esperienze e novità (che data da oltre 4.000 anni e ha coinvolto oltre 15 delle più importanti civiltà della Storia, sempre normalmente le più evolute del loro tempo!),

Le trasformazioni attese possono, dunque, positivamente innervare una "*Rete di Cluster Innovativi Territoriali Integrati*" che accolgano i nuovi "Comparti di Ospitalità" (da sviluppare, ad esempio, nell'intera asta ionica compresa fra Pozzallo ed Ali Terme) ed interessino aree di un turismo, consolidato e internazionalmente noto, come è il caso del distretto "Aci-Naxos-Taormina-Etna", che va attrezzato ed adeguato a rispondere ai cambiamenti in atto per costituire il nuovo e storico affascinante "brand" di una testimonianza italiana di saper fondere con sapienza inimitabile grande passato ricco di storia con la avanzata contemporaneità.

Tutte le trasformazioni, necessarie per l'affermazione del brand del turismo italiano a livello di eccellenza internazionale quale prototipo di "*qualità italiana per il III Millennio*", sono in grado di attrarre l'interesse di *partners* internazionali aperti - in sinergia fra loro e/o nelle forme più avanzate di "partenariato pubblico-privato" - ad investimenti di grande scala adeguata all'eccezionalità dell'impresa, purché sia rispettata l'integrità strutturale del "Progetto di Sistema". Le conseguenti operazioni avvieranno, allora, un processo espansivo di qualità sull'intero territorio coinvolto dal Progetto e forniranno testati modelli replicabili anche in parti minori e marginali del Mezzogiorno.

4.3 Le Industrie Culturali Creative: la Comunità di Racconto, Ideazione e Produzione Multimediale.

Nel supporto alle nuove Forme di Vita un posto rilevante vengono a svolgere le industrie culturali e creative (*"knowledge and creative factories"*), che concorrono alla formazione di *"atmosfera creative"* e a loro volta sono fattori di rigenerazione di aree e luoghi (come mostrato in embrione da "Matera 2019 – Capitale Europea della Cultura"). È possibile, sempre nel quadro del "Progetto di Sistema", un insediamento mirato di tali industrie, anche in partenariato pubblico-privato, per il loro interesse al coinvolgimento delle loro attività nella narrazione diffusiva, aperta a tutti i nuovi linguaggi, della cultura nuova e antica del Mediterraneo.

Rilevanti benefici indiretti dell'insediamento di siffatte "industrie creative" sono nello sviluppo di un potenziale immaginario a diffusione globale, che favorisce la "lunga percorrenza" e la "buona permanenza" sul territorio di residenti, visitatori, ospiti e turisti. Fattore anche economicamente più importante è il rafforzamento dell'Italia sui mercati internazionali del multimediale, con ricadute positive sulla nuova residenzialità, l'indotto del lavoro, il comparto dell'ospitalità di alta qualità e l'innalzamento complessivo del benessere, della reputazione e della qualità del territorio.

5. LO "SVILUPPO CONTINUO" DI IMPLEMENTAZIONE DEL "PROGETTO DI SISTEMA"

5.1 La Continuità Metodologica del "Progetto di Sistema"

Una volta innescata la Prima Fase del "Progetto di Sistema", con l'avvio "sinergico" delle Tre "Opzioni Essenziali", che definiscono la prima articolazione della "Struttura del Sistema", il Progetto andrà sviluppandosi all'interno della medesima logica metodologico-sistemica. Una ulteriore generazione delle "Opzioni di Prima Implementazione" potrà scaturire dagli esiti positivi delle tre "Opzioni Essenziali" iniziali, grazie alla ibridazione di elementi attinti a ciascuna Infrastruttura Primaria che determineranno forme progettuali più complesse e integrate, suscettibili di conseguenti sviluppi dinamici.

5.2 La Rappresentazione Grafica del "Progetto di Sistema": la Progressione Fattoriale della "Spirale"

L'interpretazione grafica di questo processo sistemico di progettualità è perfettamente rappresentato dal diagramma della "Spirale", le cui caratteristiche evidenziano - anche in termini allegorici - il suo duplice carattere: da un lato, "opera ininterrotta" e sempre in evoluzione - il *"continuum"* dell'"Opera Aperta" -; dall'altro, "sviluppo fattoriale" della sua progressione attuativa, dove i Benefici Attesi per la Comunità dalle risorse impegnate e dai loro impieghi non sono il risultato della semplice "somma" di quanto immesso nel Sistema, ma l'esito, assai più ricco, proficuo e generativo, del loro prodotto.

5.3 Esempificazioni di Progetti di seconda generazione nello sviluppo della “Spirale”

i.) Dalla interconnessione delle ZES ai Cluster Innovativi delle Aree Interne

Le Aree Interne, esposte ai rischi di vera e propria desertificazione, diventano naturali beneficiarie delle occasioni di sviluppo che si possono attivare, in connessione alle molteplici forme di trasversalità ed intermodalità che verranno ad instaurarsi fra le ZES dell'Esagono. I conseguenti Cluster Innovativi si attrezzano in Filiere Territoriali Logistiche (FTL) - in parte già identificate: area Torrese in Campania, agro metapontino in Basilicata, Valle del Crati in Calabria, distretto agro-alimentare del Ragusano -, in parte suscettibili di primo avviamento e sviluppo.

ii.) Dalla decarbonizzazione ad un nuovo paradigma di organizzazione di territorio

Le decisioni dell'Unione Europea sulla necessità di ridurre prima, eliminare poi, la produzione di anidride carbonica (“decarbonizzazione”) e le conseguenze che ne deriveranno per tutte le attività che richiedono l'uso di energia elettrica, favoriranno la spinta a forme di “economia circolare”, con profondi cambiamenti nei settori produttivi, nelle filiere organizzative e negli stili di vita e di lavoro. I nuovi organismi territoriali dovranno essere progettati secondo i parametri digitalizzazione-green-mobilità sostenibile, superando i primati della densità aggregativa tipica della produzione industriale propria del secolo passato, e favorendo relazioni più diffuse di prossimità, stanzialità e condivisione di vita e di lavoro. Effetto non secondario potrà essere il decongestionamento delle grandi concentrazioni urbane, che concorra a fronteggiare la fragilità ambientale e la pericolosità e l'intensità del rischio vulcanico e tellurico, che oggi determina una scala di emergenza che coinvolge milioni di persone.

iii.) Dalla Mobilità Ferroviaria al Ridisegno dell'Assetto Territoriale Regionale

L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria, così come anticipato al pt. 3.6, potrà essere adottata dalle Ferrovie dello Stato anche d'intesa con la Regione Sardegna per il rinnovo dell'intero parco circolante nell'Isola.

Questa sperimentazione, da un lato, potrà via via estendersi all'intero parco di treni oggi circolanti in tutta Italia, e “costituire un tassello di grande rilevanza nel quadro dell'intero sistema della Sostenibilità, conseguibile attraverso l'uso innovativo delle Nuove Energie”; dall'altro, “aprire a un nuovo importantissimo capitolo di connessione all'Esagono delle ZES” per una sua estensione al Polo di Cagliari. Una infrastruttura rinnovata e del tutto ecocompatibile della Mobilità Ferroviaria dell'Isola, rivertebrante l'intero assetto delle Aree Interne e delle Aree Costiere, sarà fattore trainante dei Cluster dei Nuovi Modelli e Stili di Vita, per un uso sostenibile del territorio in termini di benessere, salute, residenzialità, lavoro, ospitalità-turismo-tempo libero.

iv.) Dalla portualità adriatica al completamento dello sviluppo

Prospettive in parte analoghe e simmetriche si aprono per quanto concerne l'attivazione della ZES adriatica, che coinvolge le Regioni Abruzzo e Molise. Da un lato l'avvio di tale ZES consentirà il pieno inserimento dei territori interessati nelle funzioni logistiche del *Southern Range*, e delle sue attività di flusso in direzione Nord Italia ed Europa; dall'altro, il collegamento con l'AV/AC Napoli-Bari prospetta un raccordo effettivo con l'Esagono”, di cui si fornisce una significativa estensione.

Ne risultano favorite le condizioni di sviluppo areale, nel senso del precedente punto i), in termini di innovazione tecnologico-produttiva, opportunità di occupazione, residenzialità diffusa e prodotto turistico.

v.) Ecosistemi della Innovazione e Formazione per l'Innovazione Umana"

Gli Ecosistemi dell'Innovazione sono *Cluster* di ideazione, applicazione, creatività, che integrano istituzioni di ricerca-università-imprese-trasferimento tecnologico-formazione e generano, quindi, risorse strategiche per la Trasformazione del Territorio e della Comunità.

Della estrema rilevanza di un approccio cognitivo integrato per affrontare i temi della salute umana e ambientale la pandemia ha conferito una evidente conferma. L'esigenza di una forte integrazione fra culture e pratiche della Vita e della Salute trova rispondenza nel progetto di una "filiera salute" realmente completa: dalla ricerca di base alla ingegnerizzazione dei dispositivi di cura, alla sperimentazione clinica all'assistenza specializzata, alla rete di servizi distribuita sul territorio. Analoghi *Cluster* Integrati sono ipotizzabili per quanto riguarda la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, le attività per il turismo del benessere e dell'ospitalità, il progetto di recupero vitale di borghi e periferie, la trasformazione residenziale.

L'Innovazione "umana" - di cui il momento storico abbisogna - è quella capace di superare anacronistiche barriere fra *humanities* e *technologies*, di far dialogare "saperi umanistico-storico-sociali" con "saperi scientifici-tecnologici-tecnici", di evitare addestramenti monosettoriali, di generare nelle persone motivazioni e capacità di fare, volte ad esprimere un impatto positivo dell'agire a vantaggio di tutta la Comunità

6. I Benefici Attesi

6.1 Il Calcolo degli Impatti Aggregati e dei Benefici Economici

Le stime sul ritorno degli investimenti e dei benefici che il Progetto di Sistema prefigura riguardano in primo luogo le scelte relative alla logistica ed ai trasporti di merci e persone, ed i miglioramenti assicurati dal decisivo miglioramento delle reti ferroviarie stradali e marittime. La creazione di valore, misurata attraverso il Valore Attuale Netto (VAN) che sconta i flussi finanziari negativi derivanti dagli investimenti e quelli positivi indotti dai benefici, consente di verificare che i benefici siano sufficienti a coprire gli investimenti (VAN positivo), con quale grado di rischio - attraverso stime probabilistiche connesse ai diversi scenari - e con quale valore aggiunto.

Va considerato che i benefici complessivi del *Southern Range* coinvolgono ambiti assai più vasti del mero beneficio logistico, ed hanno ricadute sulla Infrastrutture della Mobilità e dei Servizi, dell'Innovazione, delle Culture, degli Stili di Vita e del Benessere. In ogni caso, il valore catturabile attraverso la nuova logistica di accesso alla Sicilia, al Mezzogiorno continentale, all'Italia ed all'Europa attraverso il *Southern Range* (che, come si è precisato, ha i suoi centri principali localizzati nei porti-retroporti di Palermo, Catania/Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Napoli) va stimato in relazione all'entità degli investimenti infrastrutturali che devono essere messi in campo ed è connesso in via diretta ai benefici che ne possono derivare per la logistica merci, e a tutto l'indotto culturale e socio-economico da essa trascinato.

Fra l'altro, ad esempio, va considerato che, nei prossimi 5 anni si potrà ottenere, nel solo traffico logistico, un incremento tale per cui, dagli attuali 10 milioni di teus/anno, si perverrà ragionevolmente a intercettarne 20

milioni. Ciò significa entrate per circa 16 Mld di Euro/anno, che andranno positivamente ad incidere sulla somma algebrica finale.

6.2 La Valutazione dei Benefici Sociali Occupazionali Generazionali

I benefici a carattere più qualitativo - lo sviluppo di *know-how*, le opzioni di crescita sociale civile e culturale nel medio lungo periodo, la crescita di reputazione per il Mezzogiorno, per l'Italia e per l'Europa - possono essere oggetto di "apprezzamenti competenti", basati sulla esperienza pregressa e sulle ipotesi di mutamento complessivo degli assetti sociali e culturali in cui vengono a inserirsi.

Per quanto concerne l'occupazione e la qualità della forza lavoro, è comunque realistico affermare che si potrà determinare una positiva restituzione generazionale, in quanto l'attivazione del "Progetto di Sistema" richiami intelligenze e competenze, che hanno dovuto lasciare il Mezzogiorno - e l'Italia - alla ricerca di condizioni di impiego più adeguate per la valorizzazione del loro "sapere" e "saper fare" acquisito, e riesca ad intercettare le sindromi di fuga, che altrimenti continuerebbero inevitabilmente a manifestarsi.

7. II QUADRO ECONOMICO E NORMATIVO

7.1 Risorse Necessarie per le Tre "Opzioni Essenziali" del "Progetto di Sistema"

Un prospetto riassuntivo di larga massima dei costi per le iniziative previste dal "Progetto di Sistema" è disponibile non appena concertata la ripartizione degli impegni economici e finanziari fra i diversi soggetti di spesa Pubblici (attribuibili a *Recovery Fund*, Fondi Europei nelle loro diverse articolazioni, così come per i Fondi Nazionali e Regionali) e Privati (Internazionali, Europei, Nazionali, Locali).

Investimento per:	mln di €	Periodo

7.2 Il Reperimento delle Risorse Finanziarie

Al momento le linee di finanziamento di parte pubblica interessabili al Progetto Sistema per il Sud sono tre per interventi previsti su un arco temporale che di norma non eccede il 2025-2027;

1) - Fondi strutturali ordinari 2020-2027 (più coda al 2022 del periodo 2013-2020), di cui sono attori Governo e Regioni (PON,POR);

2) - Fondi del Recovery Fund, su progetti elaborati dal Governo , sottoposti al vaglio del Parlamento e trasmessi alla Commissione Europea, per l'approvazione, il finanziamento e il controllo;

3) - Fondi BEI (incluso il fondo BEI di sostegno alle imprese) . I progetti sottoposti alla BEI sono valutati con criteri che riguardano:

- il corredo adeguato di studi di prefattibilità e fattibilità; - la chiarezza nelle finalità di intervento ; la natura fortemente esecutiva dei piani; - il partenariato nella gestione tra soggetti pubblici e privati.

Va osservato come i criteri BEI possono agevolmente ed adeguatamente valere anche per le progettualità finanziate con le due precedenti linee, avendo tutti questi criteri in comune la richiesta di selezionare interventi coerenti in una logica di sistema, avversa a troppo facili e corrivi finanziamenti contingenti e “a pioggia”, e tali da incidere in modo strutturale sul capitale fisico e socio-culturale dei territori coinvolti.

7.3 Gli Investimenti Privati

I tre meccanismi pubblici di finanziamento ricordati si completano con i fondi di investitori nazionali e internazionali, - comprese spa a prevalente capitale pubblico (ad esempio, RFI) . Tali investitori possono costituire società di gestione interamente private, o miste con soggetti pubblici, sia per partecipare agli interventi concertati sia per agire direttamente nella attuazione di grandi iniziative.

A questo riguardo va osservato che per la componente privata di investimento la condizione oggi più problematica per l'avvio di tali iniziative non riguarda la quantità delle risorse “in sé”, ma consiste nella sicurezza che sussistano chiare e stabili garanzie, di ordine normativo procedurale e operativo, affinché le risorse investite siano in grado di poter concretamente conseguire gli obiettivi prefissati in tempi certi. Ciò anche in funzione della più alta “Qualità” delle trasformazioni e delle realizzazioni .

Queste garanzie, in grado di modificare la sicurezza e la qualità di vita per tutti, consistono in:

- a) “Riforma della Giustizia Civile e Amministrativa”, con riduzione drastica dei tempi per le sentenze, dagli attuali anni a mesi, se non a settimane;
- b) “Riduzione, con tendenza a zero, dell'influenza della criminalità organizzata”, attraverso investimenti finalizzati alla quantità e alla qualità del servizio di prevenzione, tale da dare sicurezza assoluta agli investitori e agli operatori, oltre che nazionali, europei e internazionali, attratti dalle nuove condizioni create nel territorio a Sud del Paese.

7.4 Una definizione certa delle Modalità di Attuazione

Il “Progetto di Sistema” delineato comporta, sia in relazione alle emergenze del Paese, che al richiesto coinvolgimento di capitali (non solo pubblici, ma privati e di provenienza internazionale), la capacità di dare risposte esaurienti ed utili ai diversi interlocutori in tempi certi. Saper sostenere il confronto globale su tempi di attuazione e ritorni degli investimenti non solo è una condizione necessaria per restare competitivi come

Sistema-Paese, ma è indispensabile ad evitare il rischio di disperdere le risorse straordinarie ottenute e produrre, anziché benefici di breve e medio periodo, le ingenti perdite economico-finanziarie, che sarebbero inevitabilmente associate al mancato rispetto dei tempi realizzativi ed al ritardo del “non fare” .

È ragionevole perciò ipotizzare che l'attuazione completa del “Progetto di Sistema” richieda di innovare le formule giuridiche ed istituzionali attualmente esistenti, per l'organizzazione, la gestione e la realizzazione della molteplicità degli interventi, con soluzioni “*ad hoc*”, i cui effetti di trascinamento riguardino al di là dei cronoprogrammi di attuazione e mantengano un giusto e stabile equilibrio fra semplificazione giuridico-normativa e burocratico-prescrittiva, riorganizzazione strutturale profonda delle Pubbliche Amministrazioni e chiare prospettive temporali di realizzazione.

7.5 Criteri di Governance

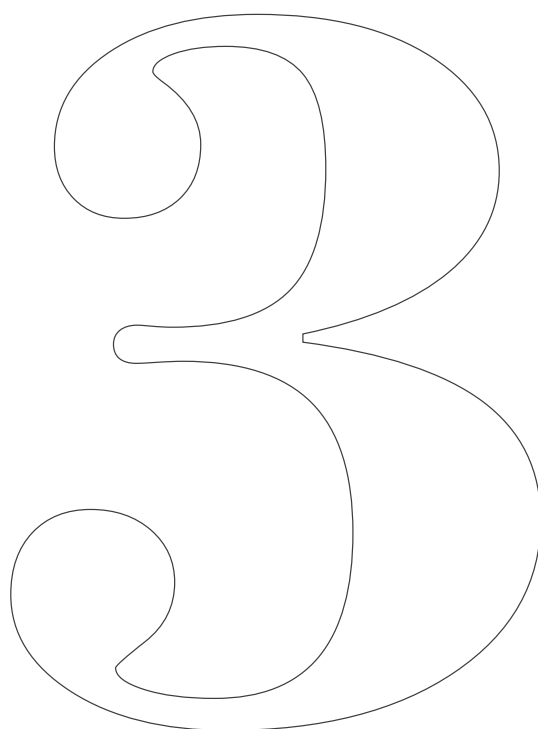
La *governance* del “Progetto di Sistema” richiederà un deciso incremento nella capacità di spesa dei fondi europei, superando sia lentezze e difetti di coordinamento tra autorità centrali e regionali, sia staticità ed inerzie degli apparati burocratici. Il solo modo per contrastare la tentazione di derogare “per vie brevi” ad interi *corpus* normativi è, infatti, quello di migliorare la qualità della struttura ordinaria, rimodulandone ruoli e competenze e favorendo una maggiore osmosi tra pubblico e privato nella dirigenza.

Alla riduzione dei carichi amministrativi concorrerà poi l'unificazione delle regole per il finanziamento e la rendicontazione per stati d'avanzamento e finali - sul modello che l'Europa indica per il tramite della Corte di giustizia - con l'introduzione di un sistema di regole speciali per i lavori di elevato importo, affidati a stazioni appaltanti estremamente qualificate e specializzate. Regole speciali devono altresì essere previste per le ZES, per rafforzare i poteri dei Commissari e fare crescere la loro capacità gestionale e propositiva, nonché per attivare meccanismi sostitutivi idonei a garantire il risultato nel caso di inadempienza.

Affrontare, in questo quadro, le debolezze di capacità amministrativa nel Mezzogiorno (e la limitata presenza di risorse umane qualificate alla digitalizzazione dei processi) richiederebbe quali ulteriori apporti: *i.*) fornire un sostegno permanente alle amministrazioni regionali e locali, a mezzo di un corpo, anche itinerante, di funzionari amministrativi e tecnici qualificati, e *ii.*) conferire un potere sostitutivo ad una struttura tecnica nazionale, che potrebbe essere individuata nella stessa Agenzia per la coesione territoriale, debitamente rafforzata.

***NOTA BENE**

PER MAGGIORI DETTAGLI E SPIEGAZIONI RISPETTO A QUESTA SINTESI SI CONSULTI, IN QUANTO APPROFONDIMENTO, IL TESTO DI ANALISI SUCCESSIVO.



PREMESSA	<i>Pag. 37</i>
I. LA NECESSITÀ STORICA DEL PROGETTO	<i>Pag. 42</i>
1. Un'Epoca di Svolta	<i>Pag. 42</i>
2. Piano, Programma, Progetto	<i>Pag. 43</i>
3. Richieste del Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza	<i>Pag. 43</i>
4. Dagli Assi di Missione agli Interventi sul Territorio	<i>Pag. 44</i>
5. I Punti Cardinali del Progetto	<i>Pag. 45</i>
II. UN "PROGETTO DI SISTEMA" PER IL SUD	<i>Pag. 47</i>
1. Le Componenti del Sistema: Struttura e Infrastrutture	<i>Pag. 47</i>
2. Ambiente Cognitivo e Innovazione Umana	<i>Pag. 48</i>
3. Un "Progetto di Sistema" per il Sud, funzionale all'Italia e all'Europa	<i>Pag. 49</i>
4. Il <i>SOUTHERN RANGE</i> : una occasione storica	<i>Pag. 51</i>
5. Le Scelte di un "Progetto di Sistema" per il Sud	<i>Pag. 53</i>
III. LA PRIMA OPZIONE ESSENZIALE: LE ZES E IL SISTEMA DELLA NUOVA PORTUALITÀ	<i>Pag. 54</i>
1. Le ZES: il Territorio e la Logistica	<i>Pag. 54</i>
2. Le missioni specifiche delle ZES continentali	<i>Pag. 56</i>
3. Il complesso delle Autostrade del Mare	<i>Pag. 57</i>
4. L'assetto operativo immediato	<i>Pag. 58</i>
5. Le ZES: dal "Quadrilatero del Mezzogiorno continentale" all'"Esagono della Nuova Portualità del Sud d'Italia"	<i>Pag. 59</i>
6. Le ZES e la riconnessione delle Aree Interne	<i>Pag. 61</i>
7. La mitigazione dei rischi ambientali attraverso il decongestionamento territoriale	<i>Pag. 62</i>
IV. LA SECONDA OPZIONE ESSENZIALE: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITÀ A GRANDE SCALA	<i>Pag. 64</i>
1. La scelta fondamentale: "Roma-Catania, tre ore e mezzo"	<i>Pag. 64</i>
2. Il collegamento Reggio Calabria -Messina attraverso il Ponte: Sostenibilità e Fattibilità, Compatibilità Giuridica e Funzionalità Tecnica	<i>Pag. 65</i>
3. L'impossibilità del <i>Tunnel</i>	<i>Pag. 69</i>
4. Il ridisegno della mobilità interregionale e la maglia calabro-sicula	<i>Pag. 70</i>
5. Le condizioni per la formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto	<i>Pag. 71</i>
6. L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria	<i>Pag. 71</i>
V. LA TERZA OPZIONE ESSENZIALE: I CLUSTER TERRITORIALI INNOVATIVI INTEGRATI	<i>Pag. 71</i>
1. Il <i>Cluster</i>	<i>Pag. 71</i>
2. I "Nuovi Stili di Vita" (<i>Life Styles</i>): le Interconnessioni fra "Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità/Turismo/Tempo Libero, Salute"	<i>Pag. 72</i>
3. La "Tripolarità dell'Eccellenza", una esclusività del Mezzogiorno nel Mondo	<i>Pag. 73</i>
4. Condizioni di Accessibilità, Percorribilità, Fruibilità	<i>Pag. 75</i>

5.	Le Proposte di Atterraggio delle Iniziative	Pag. 76
6.	I Distretti e i Borghi di Vita Nuova	Pag. 76
7.	Le Industrie Creative	Pag. 78
8.	I Nuovi Attrattori Territoriali Metropolitani	Pag. 79
VI.	LO “SVILUPPO CONTINUO” DI IMPLEMENTAZIONE DEL “PROGETTO DI SISTEMA”	Pag. 81
1.	La Continuità Metodologica del “Progetto di Sistema” e la Progressione Fattoriale della “Spirale”	Pag. 81
2.	Esemplificazione di Progetti di “Seconda Generazione” nello sviluppo della “Spirale”	Pag. 81
VII.	LE CONDIZIONI DI CORREDO E ACCOMPAGNAMENTO AL “PROGETTO DI SISTEMA”	Pag. 85
1.	“Sostenibilità Generale” e Relazioni di Congruenza Paesaggistico-Ambientale	Pag. 85
2.	“Coerenza Transcalare”	Pag. 86
3.	“Qualità” nelle Realizzazioni e negli Esiti degli Interventi e delle	Pag. 87
4.	“Sussidiarietà” Gestionale	Pag. 88
VIII.	BENEFICI DELLA ATTUAZIONE E RISORSE NECESSARIE	Pag. 89
1.	Il Criterio di Metodo per la Stima dei Benefici	Pag. 89
2.	Il Calcolo dei Benefici connessi al <i>Southern Range</i>	Pag. 89
3.	La Valutazione dei Benefici Sociali, Occupazionali e Professionali	Pag. 91
4.	La “Restituzione Generazionale”	Pag. 91
5.	Il Reperimento delle Risorse Finanziarie	Pag. 92
6.	L’Apporto Privato	Pag. 93
IX.	LA GOVERNANCE DEL “PROGETTO DI SISTEMA”	Pag. 94
1.	La Riforma Necessaria della Pubblica Amministrazione	Pag. 94
2.	Raccomandazioni Europee e apparente facilità delle “Vie Brevi”	Pag. 95
3.	Ridurre più che Semplificare	Pag. 97
4.	Le Riforme Amministrative per il Mezzogiorno	Pag. 98
X.	CONSIDERAZIONI FINALI	Pag. 99
1.	Un precedente da meditare	Pag. 99
2.	Le Necessità Storiche	Pag. 99
3.	Stare sul Meridiano d’Europa	Pag.100
4.	Un Appello	Pag.102
	ADDENDUM	Pag.103
	e Istruzioni per l’Uso	

In un momento di drammatica rivoluzione epocale – da intendere, per l'Italia, come grande opportunità di resiliente svolta storica – questo Documento definisce una logica e un metodo di “*Progettualità di Sistema*”, rivolta al Mezzogiorno d'Italia - continentale e insulare - e finalizzata ad una concreta sinergia attiva con il Centro-Nord del nostro Paese, per il “Benessere” dell'intera Comunità italiana.

Il Documento origina dalla proposta SVIMEZ di un piano di sviluppo per il Mezzogiorno continentale (il “Quadrilatero”), che, incrociando e condividendo l'antesignana posizione di ANIMI, ha sollecitato - nella logica complessiva della decisiva svolta progettuale - la convergenza di ARGE e del suo approccio logico-metodologico espresso nel “Dialogo Progettuale”, a loro volta - questi - in assoluta continuità col pensiero e con l'azione di Adriano Olivetti.¹ Questo approccio è stato ulteriormente condiviso – con l'apporto di saperi necessari alla completezza delle tesi generali prefissate - dal Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione (CNIM), che da circa 30 anni ha introdotto ed è impegnato a implementare, nella cultura tecnico-scientifica, nelle leggi e nel settore delle costruzioni, la cultura della “Prevenzione” e della “Manutenzione”, come parte fondamentale - integrante, essenziale e costitutiva - dell'intero ciclo progettuale.

Dalla collaborazione prende corpo il presente Documento, sviluppato in continuità con l'approccio dell'iniziale “BOZZA di *Progetto di Sistema*” presentata e discussa in sede SVIMEZ lo scorso 18 settembre 2020². Il Progetto è frutto della elaborazione dei suoi sottoscrittori (SVIMEZ, ANIMI, CNIM, ARGE), che condividono la necessità di elaborare una effettiva e concreta visione di riconnessione organica – culturale, sociale, economica e produttiva – dell'Italia, nel quadro di un efficiente e sinergico “Progetto di Sistema” orientato al “Benessere” dell'intera Comunità italiana, e altrettanto chiaramente volti al riposizionamento di autorevolezza dell'Italia nel quadro dell'Unione Europea.

L'approccio logico-metodologico SVIMEZ-ANIMI-CNIM-ARGE, in piena coerenza con le matrici culturali degli estensori del “Progetto di Sistema”, realizza la convergenza sul terreno dell'analisi e della proposta di quattro consolidate esperienze.

¹ Il “Dialogo Progettuale ARGE” *La Sicilia del III Millennio: Città Metropolitana Globale e Piazza degli Scambi del Mediterraneo*, coordinato ed animato dal 2008 al 2014 dall'architetto Pier Paolo Maggiora, vede il concorso di studiosi del più variegato quadro multidisciplinare – umanistico e scientifico – della cultura italiana e internazionale. A Palermo il 27 marzo 2014 nel Convegno ad esso dedicato dalla Regione Siciliana, il “*Dialogo Progettuale ARGE*” è stato presentato, ed illustrato, da Pier Paolo Maggiora, unitamente a tre illustri co-partecipanti: i.) *Lech Walesa*, premio Nobel per la Pace e autorevole rappresentante del suo *Summit*, che ha sostenuto con convinzione che “*il metodo contenuto nel Dialogo Progettuale ARGE rappresenta una prospettiva essenziale e concreta di evoluzione territoriale per la stabilità e la pace nel Mediterraneo e nello scacchiere geopolitico globale*”; ii.) *Laura Olivetti*, Presidente della Fondazione Adriano Olivetti, che ha sottolineato come “*ARGE costituisca la logica continuità del pensiero e dell'azione di Adriano Olivetti, rappresentandone lo spirito più profondo e autentico*”; iii) il maestro *Franco Battiato*, ambasciatore della cultura musicale mediterranea nel contesto internazionale.

² Adriano Giannola, *La SVIMEZ sul Quadrilatero ZES nel Mezzogiorno continentale*, in “*Rivista Economica del Mezzogiorno*”, n.1, 2020 - nota redatta con la collaborazione di Ennio Forte (Professore Straordinario di Economia Applicata nell'Università Telematica Pegaso) e di Delio Miotti (Dirigente di ricerca della SVIMEZ); nell'ambito dell'attività del Comitato di coordinamento dell' “Osservatorio economico sulle ZES e sull'iniziativa nelle aree portuali di competenza”, promosso dall'Assoport e dalla SVIMEZ, con i preziosi suggerimenti del Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'AdSP del Mar Adriatico Meridionale, del Prof. Pietro Spirito Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale e del Prof. Avv. Sergio Prete, Presidente dell'AdSP del Mar Jonio.

Quella di SVIMEZ (Associazione per lo Sviluppo dell'Industria nel Mezzogiorno) si riconosce nell'analisi pionieristica, costantemente orientata, dalla fine degli anni '40 del secolo scorso, al disegno di politiche per la programmazione dello sviluppo Italiano. Da allora essa ha affiancato, alle analisi sul dualismo, le proposte su modelli di intervento per governarlo verso l'obiettivo della unificazione economica del Paese.

Nata dall'intesa del 1945, a Milano, tra Pasquale Saraceno e Rodolfo Morandi, la SVIMEZ ha sviluppato una sistematica azione di analisi a tutto campo, cui hanno contribuito protagonisti quali Salvatore Guidotti, Giuseppe Cenzato, Donato Menichella, Antonio Giordano, Giuseppe Paratore, solo per ricordarne alcuni, che operarono nel solco di una tradizione che rinvia all'esperienza di Alberto Beneduce, affiancata sul fronte dell'analisi da Paul Rosenstein-Rodan, Jan Tinbergen, Hollis Chenery e illustri accademici italiani, coprotagonisti e fondatori della teoria economica dello sviluppo; testata, proprio in Italia, in forme originali e di grande efficacia, grazie all'azione a scala nazionale ed internazionale di Gabriele Pescatore al governo della Cassa per il Mezzogiorno e supportata dall'impegno giuridico di Massimo Annesi. Ne deriva un patrimonio di idee ed una tradizione di analisi, che hanno elaborato metodologie e categorie, proprie della teoria e politica dello sviluppo, saldamente ancorate a canoni che rinviano ed innovano la tradizione della scuola storica tedesca e l'originale -oggi più che mai attuale - approccio a un autentico pensiero keynesiano sul governo dell'economia. È del tutto vivo e attuale il messaggio e lo spirito della sintesi "saraceniana" sull'Economia politica dell'offerta, tanto utile a interpretare il caso Italia nell'ambito della Unione Europea, quanto eccentrica - a partire dall'oggetto di analisi - rispetto alla *Supply side* del *mainstream* della nuova macroeconomia classica, oggi in declino.

Quella di ANIMI (Associazione Nazionale per gli Interessi del Mezzogiorno d'Italia) è l'ultra secolare associazione, dal 1910 "il filo rosso dell' impegno settentrionale per il Sud", che ha riunito eminenti personalità, da Antonio Fogazzaro a Leopoldo Franchetti, a Umberto Zanotti Bianco, a Pasquale Villari, a Giustino Fortunato, a Gaetano Salvemini, a Benedetto Croce, a Giovanni Gentile, a Luigi Einaudi, a Pasquale Saraceno, a Domenico Menichella, a Manlio Rossi-Doria, a Gabriele Pescatore, a Francesco Compagna, a Rosario Romeo, a Michele Cifarelli, a Giuseppe Galasso.

ANIMI considera la questione meridionale quale premessa obbligata per lo sviluppo economico, sociale e civile dell'Italia, ed anticipa di decenni l'intervento straordinario, intervenendo sulla scuola con la lotta all'analfabetismo e all'abbandono scolastico, promuovendo l'orientamento professionale e guardando al mondo universitario per la promozione della cultura scientifica. Con la Società Magna Grecia, dal 1920 presidia l'archeologia magnogreca e la cultura archeologica mediorientale e nordafricana; sperimenta l'incontro, con tecnologie avanzatissime, tra cultura umanistica e scientifica.

Quella di CNIM (Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione) - fondato il 4 maggio 1990 e fortemente voluto dal Governo attraverso il Ministero dell'Industria (Ministro Guido Bodrato) e il Ministero dell'Università e della Ricerca (Ministro Antonio Ruberti), in quanto proposto dalla Facoltà di Ingegneria dell'Università della Sapienza di Roma (Preside Aurelio Misiti), CNEL (Presidente Giuseppe De Rita), UNI, CEI, e dagli altri Soci Promotori IRI, ENI, ENIMONT, ENEL, FS, ANAS, FIAT, SIEMENS, ASSOCALOR, RINA ed altri - si riconosce nell'aver apportato il decisivo contributo alla definizione del concetto di "Manutenzione" come parte costitutiva integrante dell'"Attività Progettuale", principio dalle fondamentali conseguenze culturali, teoriche e pratiche, e riconosciuto formalmente nella Legge 109/94. In essa - Legge Quadro sugli Appalti (Ministro dei Lavori

Pubblici proponente Francesco Merloni) - per la prima volta, la “Manutenzione di Opere e di Impianti” è stata riconosciuta come geneticamente connessa all’attività di progettazione, esecuzione ed esercizio dei Lavori Pubblici e da allora il correlato “Piano di Manutenzione” è stato formalmente riconosciuto e definito quale parte obbligatoria integrante del ciclo progettuale.

Tale principio, innovativo nelle logiche e rivoluzionario nelle conseguenze, si fonda sull’interpretazione del concetto e dell’attività della “Manutenzione” come parte costitutiva e integrante dell’intero arco di attività del “Progetto” e dell’intero suo ciclo attuativo, segnato dai suoi quattro fattori: “Ideazione”, “Progettazione”, “Attuazione”, “Manutenzione”. In questo quadro concettuale, chiaramente individuati “Arco di Attività” e “Ciclo Attuativo” e conclusivamente definiti i “4 Fattori del Progetto” - “tutti” egualmente necessari e indispensabili al buon esito dell’Iniziativa -, si definisce che, in carenza, o addirittura in assenza, di uno solo di questi fattori, l’“Opera” (o l’“Operazione”) che ha come soggetto “quel Progetto”, è “carente, difettosa, parziale, manchevole, inadeguata, insufficiente, inidonea, inabile, inadeguata” nel rispondere positivamente agli “interessi specifici” della Committenza e della Comunità cui si riferisce e, nel complesso, ai più vasti “interessi generali”.

Quella di ARGE (Ente di ricerca e di progetto) si riconosce nel perseguire un ruolo attivo e propulsivo di elaborazione e di proposta delle logiche e delle prassi di trasformazione sociale e territoriale, attraverso la rifondazione del concetto di “architettura” e del suo relativo posizionamento nel contesto sociale e culturale, che, nel passaggio d’epoca che stiamo vivendo, si vuole “concettualmente e concretamente” orientato al reale e utile “servizio dell’intera Comunità” - italiana e internazionale -.

ARGE ha operato fin dagli anni Sessanta del secolo scorso - muovendo da Torino con proiezione nazionale e internazionale - per rinnovare la cultura del progetto e portarla all’altezza della migliore conoscenza - umanistica e scientifica - del nostro tempo. In ciò, ispirandosi alla libertà di ricerca e innovazione metodologica antiaccademica, con cui Bloch, Febvre e Braudel hanno dato vita alla antidogmatica e “informale” *Ecole des “Annales”*, volta alla ricostruzione della vita degli uomini nel tempo e nei luoghi; e riprendendo e attualizzando, dal pensiero di Adriano Olivetti, il valore della *Comunità*, come l’unico orizzonte capace di ridare dignità e futuro all’attività progettuale.

Sulla scorta di queste imprescindibili lezioni, e attraverso un legame assiduo con università, professioni, imprese, fondazioni, enti di ricerca, ARGE ha avviato un continuativo e fecondo dialogo, iniziato in ambito “einaudiano” con Paolo Fossati e sviluppato nel tempo con oltre trecento singole personalità eminenti di svariati campi del sapere (fra gli questi: Laura Olivetti, Alvar Aalto, Giulio Carlo Argan, Filippo Barbano, Cesare Boffa, Mario Botta, Cesare Brandi, Italo Calvino, Achille Castiglioni, Luigi Luca Cavalli-Sforza, Germano Celant, Woodrow Clark, Francesco Dal Co, Umberto Eco, Federico Fellini, Yona Fridman, Mario Deaglio, Peter Eisenman, Roberto Guiducci, Margherita Hack, Zaha Hadid, Zvi Hecker, Hans Hollein, Arata Isozaki, Giovanni Klaus Koenig, Louis Kahn, Rita Levi Montalcini, Carlo Mollino, Daniel Libeskind, Aldo Masullo, Edgar Morin, Bob Noorda, Qiu Bao Sin, Giulio Paolini, Richard Rogers, Luca Ronconi, Joseph Rykwert, Yehuda Safran, Roberto Sambonet, Carlo Scarpa, Emilio Segrè, Ettore Sottsass, Francesco Tricomi, Sebastiano Tusa, Giuseppe Ungaretti, Umberto Vattani, Giuseppe Viriglio, Lech Walesa, Abraham Yehoshua, Giuseppe Zamberletti, Federico Zeri, Bruno Zevi). Grazie a questa ininterrotta presenza ed attività dialogica, ARGE ha elaborato idee e condotto esperienze concrete, volte a delineare e strumentare le teorie concettuali e di metodo, e attuare le prassi di intervento - territoriale urbanistico architettonico - più adeguate, entro

una organica "Progettualità di Sistema", che potesse porsi all'altezza delle del tutto mutate esigenze imposte da una nuova Età della Storia.

È da sottolineare che l'incontro e la collaborazione di SVIMEZ-ANIMI-CNIM-ARGE ha trovato, nel Dialogo Progettuale, un terreno fertile di convergenza, che riprende la Visione e l'Esperienza di Adriano Olivetti, laddove esse propongono il tema della "Trasformazione sociale e Territoriale Complessiva dell'Italia", nella prospettiva di un suo Futuro Possibile.

Il senso del "Progetto di Sistema" riprende, sviluppa ed attualizza elementi costitutivi di quella Visione e di quella Esperienza anticipatrici, le quali, pur se interrotte nella breve vicenda biografica di Adriano Olivetti, tornano ad imporsi oggi all'attenzione della politica e della cultura, italiana e internazionale. Non a caso e a conferma che "momenti di crisi verticale di una civiltà" sono quelli che mostrano con la massima evidenza come sia necessario il coraggio della ideazione, unito alla capacità della realizzazione.

Nel primo numero della rinata (nel 1949) rivista "Urbanistica", Olivetti affermava: *"Una società che non crede nel proprio avvenire non potrà mai avviarsi verso una meta comune e affogherà in una vita limitata, meschina e corrotta. Darsi uno scopo, scoprire delle vocazioni, promuoverle è il modo più autentico affinché una civiltà possa esprimersi"*. Credere al proprio avvenire significa avere una certa idea - una "Visione" - della via da percorrere e del modo di percorrerla, ispirarsi al principio che l'autentica "Innovazione Umana" si fonda sulla capacità di legare progetto e storia e di inserire il cambiamento civile nell'esercizio responsabile dei poteri di sviluppo ad ogni scala di partecipazione. In questo spirito si mossero iniziative esemplari di Olivetti, che unirono il Nord e il Sud d'Italia: dalle trasformazioni territoriali realizzate nel Canavese e ad Ivrea - unico caso di architettura moderna, come "Città Industriale del XX secolo", riconosciuto dall'Unesco quale "Patrimonio Mondiale dell'Umanità" -, ai Complessi Industriali Olivetti in Campania, al Prototipo di una Nuova Comunità Contadina UNRRA Casas in Basilicata.

La rilettura attualizzata del pensiero "olistico sociale" di trasformazione del territorio, elaborato da Adriano Olivetti ed espresso con esemplare chiarezza già a partire dalla metà degli anni '30, si incontra con il concetto di "Cluster" - codificato negli anni '50 - come vivificante "continuum" territoriale polifunzionale integrato, e reazione necessaria, anche sul piano etico, alla devastante logica speculativa della pianificazione per *ambiti monofunzionali* codificata dallo "zoning". Il richiamo alla duplice sorgente - olistica e "della Comunità" - segna la chiara distanza da logiche e prassi oggi imperanti di trasformazioni formali del territorio, il cui arco di attuazioni si estende dall'esecrando uso della "cosmesi superficiale" - devastante la insostituibile patina storica testimoniata dai materiali originari - quale volgare copertura degli altrettanto gravi scempi perpetrati negli organismi interni delle architetture, attuato abitualmente sugli antichi borghi dalla speculazione immobiliare più in voga; alla anonima - ma altrettanto volgare - pura "rifunzionalizzazione" di quelle preziose eredità storiche; fino alle trasformazioni richieste dai committenti "più sofisticati" per confermare con evidenza il proprio - supposto autorevole - "status", mediante l'affidamento delle relative progettazioni a "star" alla moda (architetti, designer, arredatori, stilisti), normalmente - questi ultimi - in prima istanza soprattutto interessati ad una auto-celebrazione formalistica che li confermi nell'esposizione mediatica facenti parte di quel mondo governato da quel (ridicolo) mito.

All'opposto, la cultura e lo spirito olivettiani - che hanno oggi nella Fondazione Adriano Olivetti e in Edizioni di Comunità i loro custodi e interpreti più autorevoli - sorreggono l'idea, connaturata a tutto l'arco delle fasi

dello sviluppo della trasformazione territoriale, compresa quella della qualità funzionale e formale, sostanziale, delle sue architetture - che l'autentica e sana Comunità sia da sviluppare attraverso il "Progetto" di un "Ecosistema Aperto": dove "tutte" le iniziative migliori e "tutte" le parti - economiche, sociali, civili, culturali, amministrative - abbiano modo di generarsi, interagire strutturalmente e sinergicamente fra loro, mettersi alla prova, prosperare organicamente nell'interesse generale. L'alternativa non essendo mai quella fra "fare" o "non fare", ma fra un "fare che riordina" e un "fare che disordina", un "fare che stravolge e decompone" e un "fare che migliora e perfeziona".

È perciò di estrema rilevanza che il "Progetto di Sistema per il Sud", che SVIMEZ propone, trovi una convinta adesione di metodo e di contenuti, per affrontare e aggiornare il tema persistente e devastante del dualismo italiano e marchi decisamente le distanze dall'inerzia strategica, che ha caratterizzato per oltre venti anni la rimozione della persistente contraddizione nazionale. E che non venga assimilato, o ad arte confuso, con un recupero, venato di nostalgia e di rimpianti, di modalità tradizionali e statiche di organizzazione sociale e territoriale proprie di un passato più o meno recente. Rischio immanente in quelle proposte, di apparente concretezza, che amano configurare il Mezzogiorno come un deposito di virtualità remote ai margini della storia e imbrigliate in arcaismi di maniera, straziato a macchia di leopardo da una perversa criminalità organizzata, destinato ad offrire tutt'al più forme di ricreazione e diversivo, per mondi ed interessi europei seriamente impegnati (altrove) sul fronte delle sfide della globalizzazione e della più serrata competizione internazionale.

Nel travaglio di una crisi che da venti anni sfibra il Paese mettendone a rischio "Coesione" e "Unità", la prospettiva olistica olivettiana offre oggi un solido terreno di incontro per un "Progetto di Sistema" - in questo Documento illustrato ed argomentato - che incrocia e condivide l'antesignana azione dell'ANIMI, la rivitalizzazione di quella prospettiva nella "cultura del progetto per il nuovo millennio" operata da ARGE, la convinta adesione ad esso di CNIM, la strutturata missione di analisi e proposta attivata della SVIMEZ di Morandi e Saraceno e della Cassa di Pescatore e Pastore, proseguita con continuità e coerenza fino ad oggi. Quella stagione rimane fonte di ispirazione e di nuovi stimoli. La spinta riformatrice di allora non fu un miracolo, bensì la capacità di "leggere i tempi" e mettere a frutto per il Paese il lascito di Beneduce - erede a sua volta della lucida analisi e della illuminante visione politica di Nitti sulla feconda necessaria integrazione del Nord con il Sud del Paese, secondo l'originaria Visione cavouriana dell'Unità d'Italia - realizzando così la modernizzazione innovatrice che proiettò l'Italia Repubblicana nell'economia mondiale.

Le vitali esperienze storicamente sedimentate, lungo un medesimo ininterrotto nobile percorso concettuale, sempre attente a considerare "unitariamente" l'Italia, confermano l'urgenza e nutrono la fiducia nelle prospettive di un auspicato quanto necessario "Progetto di Sistema", capace di riprendere quel cammino interrotto.

I. LA NECESSITÀ STORICA DEL PROGETTO

1. Un'Epoca di Svolta

La fase terminale della “Tempesta Epocale Perfetta” in cui siamo immersi - Globalizzazione, in crisi; Digitalizzazione, dilagante; Pandemia, planetaria - sta producendo una crisi di proporzioni mai viste dalla fine della Seconda guerra mondiale ad oggi. L'aumento delle diseguaglianze e le preoccupazioni riguardanti il futuro alimentano proteste e ansie diffuse a livello mondiale. Sulla scala dell'Occidente si invoca una politica lungimirante, che si ponga l'obiettivo non già di sedare in qualsiasi modo la “Tempesta”, ma di rispondere al malessere con senso di giustizia e volontà di pace, per evitare che le fondamenta stesse della nostra civiltà siano intaccate e, con esse, travolte le basi delle istituzioni politiche e le regole della convivenza sociale.

In questo quadro, l'Italia ha drammatico “bisogno di progetti”, per farsi valere rispetto ad una Europa che richiede “priorità” negli interventi che «rafforzino il potenziale di crescita», sostengano la «resilienza sociale ed economica e il contributo alla transizione verde e digitale», risolvano «i colli di bottiglia che hanno condannato l'economia italiana a una successione di fasi di stagnazione e di recessione, interrotte solo da sporadici periodi di crescita». Ed ha “bisogno di una progettazione di sistema”, capace di agire in vista di un rilancio complessivo e necessario del Paese; ma essa trova il suo limite maggiore nella mancanza di una chiara “Visione”, che indichi con precisione “dove”, “come” e “quando” fare atterrare sul territorio le ricadute delle diverse Missioni. In mancanza di ciò, si rischia di disperdere le preziose risorse ottenute nei meandri dei mediocri compromessi, dei dispersivi finanziamenti a pioggia, della competizione - latente o dichiarata - fra detentori del potere di spesa.

E tuttavia di tutti coloro che si affannano, nel quadro di una disarmante fiera dell'ovvietà e della buonista banalizzazione, a dare abusati consigli di stile (*“usare i fondi per lo sviluppo, evitare i finanziamenti a pioggia, reagire alla inerzia della pubblica amministrazione, impiegare le risorse bene e non per scopi clientelari”*, ecc.), ben pochi si arrischiano a dire che cosa in concreto bisognerebbe fare per raggiungere gli obiettivi virtuosi che si proclamano necessari. La ragione dell'afasia è in fondo assai semplice, perché dire che cosa “non” bisogna fare, o ancor meglio “come” non bisogna fare, è molto più agevole che esporsi a dire “che cosa occorre fare” (senza ricorrere all'implicito “lasciar fare a chi lo sa fare”: a condizione di sapere chi è). Così l'Italia, in vista di un rilancio complessivo e necessario del Paese, si è dotata di una prospettiva generale, che individua quattro fondamentali Assi di Missione (digitale, *green economy*, scuola, infrastrutture). Tale prospettiva deve completarsi con la determinazione conclusiva - un suo “fuoco” - precisato in ben definite fecondazioni territoriali - che indichi “dove”, “come” e “quando” fare atterrare in modo coerente e concreto “le ricadute dei quattro Assi sul Territorio”. La qualità dei progetti specifici, come è stato giustamente detto, è la frontiera sulla quale, insieme con gli altri investimenti Europei, Nazionali e Privati, anche il *Recovery Fund* può fallire o, al contrario, segnare una svolta in positivo, accompagnata da uno “sguardo lungo” sul futuro possibile e vitale per l'intero Paese. Sono dunque necessari visione strategica, riforme strutturali e ricadute sociali ed economiche dei progetti in cantiere. E quindi non bastano i “programmi scatolone”, di cui non si conoscono le modalità di attuazione, né gli impatti sul territorio, ed a cui difetta soprattutto un coordinamento integrato, che consenta sinergie intenzionali fra gli interventi, entro una coerenza sistemica

volta a conseguire risultati efficaci di lunga durata. L'Italia ha drammatico bisogno di "Progetti", che stiano all'interno di un grande articolato e organico "Progetto di Sistema", originato e retto da una altrettanto grande e compiuta "Visione".

2. Piano, Programma, Progetto

Per progettare occorre guardare ad un futuro. Ma, nel provare a dire che cosa occorre fare, non sempre si supera la soglia della confusione tra "indicazione di obiettivi programmatici" e "progetti definiti e attuabili".

È sul terreno della persistente confusione tra "indicazione di obiettivi programmatici" e "progetti", che si osserva e si sottolinea con forza il cruciale *deficit* dell'intero mondo culturale, politico e professionale italiano. E ciò è in diretta e inevitabile conseguenza della totale e continua incomprensione - da parte di quel mondo - relativa a cosa in realtà significhi "progetto". Un tragico equivoco che ha generato e tuttora produce colossali sprechi a carico dell'intera collettività. *"Progetto"*, infatti, nella sua accezione più ampia e completa, sta a significare - in termini inequivoci - *"percorso obbligato che, sulla base di una definita Visione, si origina a partire da una chiara Ideazione, si sviluppa attraverso una Progettazione di alta qualificazione, si realizza attraverso una rispettosa Attuazione e vive grazie a una attenta Manutenzione dell'Opera (e/o dell'Operazione)"*.

Solo un'idea complessiva e coerente di "Progetto" è in grado di fondare la legittimazione delle Operazioni, a partire dalla loro stessa ideazione iniziale, e sorreggerne in modo costante e continuativo l'esercizio; anche per evitare il tragico equivoco, che ha generato e tuttora produce colossali sprechi a carico dell'intera comunità, della totale trascuratezza della "Qualità", come condizione necessaria, che *deve*, in ogni momento, caratterizzare l'intero ciclo progettuale. Il compito di rendere possibile e concreto tutto questo processo è il salto culturale che oggi appare più difficile da compiere per quell'intero mondo - culturale, politico, professionale - che deve comprenderlo, regolarlo, renderne possibile la realizzazione, prevedere di mantenerlo, nell'interesse generale.

3. Richieste del Piano Nazionale di Ripresa e di Resilienza

Gli obiettivi assunti nella circostanza degli "Stati Generali" e nei documenti successivi, coerenti e utili al nostro "Progetto", si possono desumere dalle schede di "proposta/richiesta" presentate:

- *scheda 3*

"un territorio più competitivo e resiliente"- "investimenti in formazione e ricerca"

- *scheda 4*

"ridurre i divari territoriali di Pil reddito e benessere"

- *scheda 5*

"anticipare i progetti di investimento pubblico maturi e promuovere gli investimenti privati"

- *scheda 11*

“riconvertire produzione e trasporto energia in chiave sostenibile - “transizione ecologica per agricoltura industria e siderurgia (Taranto)”

- *scheda 13*

“completamento dei corridoi TEN-T, alta velocità per passeggeri e merci”

- *scheda 15*

“rigenerazione e riqualificazione contesti urbani borghi e aree interne”

- *scheda 18*

criteri dei progetti: “esplicitazione dei legami e della coerenza con riforme e politiche di supporto - indicazione della tempistica e modalità di attuazione, con target intermedi e finali - chiara indicazione del soggetto attuatore - se integrano progetti esistenti, devono credibilmente rafforzarli”

- *scheda 19*

criterio di valutazione positiva dei progetti: “previsione di forme di partenariato pubblico-privato”

4 Dagli Assi di Missione agli Interventi sul Territorio

L'Italia, in relazione agli obiettivi ora ricordati, ed in vista di un rilancio complessivo e necessario del Paese, si è dotata di un piano ad esso finalizzato (il “Piano Colao”), che in una prospettiva generale individua quattro fondamentali Assi di missione (*digitale, green economy, scuola, infrastrutture*). Occorre ora fare atterrare - in modo coerente e concreto - le ricadute dei quattro Assi sul Territorio, entro un piano che non si limiti a far collezione di elementi staccati, isolati e indipendenti fra loro, ma si disponga in una “*Visione*”, che sia in grado di generare le potenzialità necessarie per affrontare le sfide di una complessa transizione epocale, senza rischiare di disperdere risorse ed energie in sforzi improduttivi.

Vi è perciò non solo necessità teorica assoluta, ma insieme - e altrettanto – interesse pratico operativo di territorializzare con precisione - attraverso il “Progetto” - le risorse che sono disponibili per condurre a termine investimenti strutturali, che qualifichino, ottimizzino e potenzino la trasformazione territoriale complessiva, e quelle singole che la compongono. Questo non significa affatto “ragionare per territori anziché per problemi”, come se i problemi fossero portatori di interessi generali, i territori di appetiti particolari. Vuol dire che i problemi, che non atterrano e non “si misurano” sui territori per trovarvi soluzione, non si affrontano e ancor meno si risolvono.

Infatti, se a “riempire lo Scatolone” bastano progetti nel caso migliore finalizzati ognuno al proprio singolo obiettivo, dichiarato da un singolo tema, un “Progetto di Sistema” è tale se include con efficacia e coerenza le proposte di interventi su tre distinti e sinergici livelli: *i.) definiti “in sé”*, ossia finalizzati ognuno al proprio obiettivo, dichiarato nel proprio tema; ma, contemporaneamente, *ii.) pensati e sviluppati “per sé”*, finalizzati a considerare le possibili complementarietà con gli obiettivi degli altri progetti del Sistema; *iii.) configurati come fattori di un unico Sistema e considerati nella loro interazione sinergica*, ossia finalizzati a moltiplicare gli effetti e i benefici dei propri obiettivi, determinando, come risultato, il loro - aritmeticamente parlando - “prodotto”. Progetti utili a produrre sul Paese - come risultato positivo complessivo delle trasformazioni progettate e attuate - un “Valore Generale degli Effetti degli Investimenti (VGEI)” pari al loro prodotto, in

quanto “progetti strutturalmente sinergici e interagenti fra loro” e non, valore assai inferiore, pari alla loro pura “somma”.

Solo una “Visione” complessiva del “Sistema cultura-istituzioni-economia-territorio” distingue il “Progetto di Sistema”, nella sua prospettiva “integrata” e “olistica”, da una mera sommatoria di interventi separati e irrelati fra loro, ed assicura il perseguimento di relazioni organiche, compresenti ed efficaci, attuate all’interno di un “organismo compiuto”.

5. I Punti Cardinali del Progetto

Un “Progetto di Sistema”, retto da una salda logica di integrazione, risponde innanzi tutto, come già indicato, ad una “Logica di Circolarità”:

i.) - dall’intuizione, che prende forma nella preliminare e necessaria “Visione” complessiva dell’insieme, relativo al perimetro geografico e ambientale in cui dovrà collocarsi;

ii.) - alla focalizzazione del “Progetto” vero e proprio, sviluppandosi organicamente attraverso:

- a) la sua “prima fase” della “Ideazione”, con la definizione vera e propria degli interventi sul territorio;
- b) la sua “seconda fase” della “Progettazione”, tecnica specifica e interdisciplinare;
- c) la sua “terza fase” della “Attuazione”, della realizzazione concreta e della gestione;
- d) la quarta fase” della “Manutenzione”, garante della sua funzionalità nel tempo e della sua “salute”;

iii.) - aprendo al ritorno ad un diverso più avanzato e perfezionato - “recursivo” - “ciclo di ideazione”, per nuove opere di natura analoga, nel quadro di un ben-inteso concetto di “Opera Aperta”.

Questo processo deve rispondere a quattro Parametri, che costituiscono altrettanti “Punti Cardinali” della Progettazione di Sistema: *i.)* la Sostenibilità Generale, nella individuazione degli obiettivi e nei parametri delle trasformazioni; *ii)* la Coerenza Transcalare, nelle relazioni fra i diversi livelli territoriali e i relativi strumenti di regolazione; *iii)* la Sussidiarietà, nella programmazione delle scelte e nella gestione attuativa; *iv.)* la Qualità, come risultato complessivamente atteso ed esigito negli interventi e negli esiti.

i.) La Sostenibilità Generale concerne gli obiettivi e i parametri delle trasformazioni, e guarda, al di là del significato corrente di mero contenimento dei rischi, alla complessità positiva dell’intreccio dei “9 Fattori” che la costituiscono: I) Etico-Estetico; II) Naturale-Ambientale; III) Storico-Antropoculturale; IV) Socio-Relazionale; V) Teratettonico-Orchestrale; VI) Attuativo-Gestionale; VII) Economico-Finanziario; VIII) Giuridico-Amministrativo; IX) Innovativo Umanistico/Sociale/Economico – Innovativo Scientifico/Tecnologico/Tecnico. La Sostenibilità, così intesa nel suo senso più ampio, si misura attraverso l’obiettivo di valorizzare nuove relazioni:

- relazioni logiche di coerenza fra le diverse infrastrutture componenti del Sistema, e fra un singolo intervento e il sistema complessivo;
- relazioni di congruenza spaziale tra gli interventi da attuare ed i caratteri fisici morfologici e le qualità dei paesaggi storici;
- relazioni ecologiche degli assetti territoriali con i corridoi biologici e le matrici naturalistiche dei paesaggi che si coinvolgono o che si vogliono ricostituire;

- relazioni di percezione, qualità e bellezza, che considerano gli interventi come parte integrante dell'immagine del paesaggio, traslata dal mondo;
- relazioni di congruenza etica ed estetica tra le finalità del "Progetto di Sistema", la logica dell'operare e l'"astanza" (Brandi) della forma finale risultante.

ii.) *"La Coerenza Transcalare"* definisce la Buona Trasformazione Territoriale, che qualifica "continuità qualitativa" e/o "trasformabilità coerente" degli interventi sui territori ai passaggi di scala.

La "teratettura" (architettura con nanotecnologie e design - da un lato - e urbanistica, paesaggio, ambiente, territorio - dall'altro -) è infatti punto di incontro e coerenza di 5 diversi livelli del Progettare, disposti secondo un ordine che può essere definito - per analogia - su una "misura" traslata dal lessico della strumentazione fotografica, ossia la *"Lunghezza Focale"*: 1) Il "Livello generale" - (*Fish eye*) - proprio della "Visione" come "Archetipo Olistico dell'Insieme degli Obiettivi e dei Progetti"; 2) Il "Livello Alto" - (degli ultragrandangolari) - che ospita e definisce i "Progetti Quadro" e 3) il "Livello Largo" - (dei supergrandangolari) - dove insistono i Progetti Integrati Sostenibili. "Zoomando" sull'atterraggio territoriale delle scelte concrete e visibili si definisce 4) il Livello *"Straight photography"* (le focali medie) dei Progetti Architettonico/Urbanistico/Territoriali, che ulteriormente si specificano nei 5) "Livelli Lunga Focale" - (dei teleobiettivi) - ossia nei singoli Progetti ed Interventi Puntuali (definiti di "Agopuntura Teratettonica").

iii) *"La Sussidiarietà"*, praticata attraverso il "Dialogo Progettuale", risolve la confusione relativa ai significati e ai contenuti dei termini "Programmazione delle Scelte"- e "Progettazione degli Interventi", e delle azioni che tali termini implicano. Alla "Programmazione delle Scelte" compete infatti verificare le proposte degli Interventi secondo criteri di plausibilità-coerenza-realizzabilità. Alla "Progettazione degli Interventi" compete "tradurre" le scelte e realizzarle, per dare compiuta forma alla loro Attuazione.

Rientra perciò, a pieno titolo, nella Sussidiarietà, ordinata secondo il Dialogo Progettuale, la Gestione, intesa come il "tempo prolungato e continuo" - spesso sottovalutato o del tutto trascurato nei processi di attuazione - che rende la presenza e la fruizione delle Opere nei luoghi un elemento positivo ed attivo del capitale, materiale ed immateriale, delle comunità coinvolte. La Sussidiarietà, nella Gestione, richiede di attuare gli interventi secondo modelli stabili e permanenti di *partnership* operativa, attraverso strumenti concordati, che impegnano nel tempo Istituzioni, Soggetti Comunitari, *Stakeholders* Attuatori.

iv) La *"Qualità"*, infine, va definita e perseguita come "vincolo stringente" che conferisce senso ultimo agli interventi. Non v'è dubbio infatti che la causa prima del gigantesco spreco di risorse e del colossale scempio teratettonico che ha investito l'Italia dalla seconda metà del secolo scorso fino ai giorni nostri, risieda nella totale ignoranza e voluta trascuratezza della Qualità come criterio determinante degli interventi, e nella parallela (ir)resistibile volontà di tendere al suo azzeramento. Oggi l'alibi perverso della "somma urgenza" e la pretesa di un rozzo e indiscriminato azzeramento di "pali e paletti" è il vero insidioso Cavallo di Troia, che riporterebbe "in casa" quei Vandali già così ben tratteggiati e messi sotto i riflettori oltre sessant'anni fa da Antonio Cederna; rischio di esiti perversi, che è fondamentale anticipare *"ex ante"*, perché sarebbe inutile inseguirli poi "a valle" una volta prodotti, confidando in effetti sanzionatori *"ex post"*, di cui l'esperienza ha mostrato a sufficienza la totale inefficacia, la pratica inattuabilità e la sostanziale ingiustizia.

La “Qualità”, intesa come parametro inderogabile di valutazione dei processi e degli esiti, comporta il perseguimento di valore e di riuscita delle Opere (e/o delle Operazioni) su più dimensioni: *i)* territoriale paesaggistica; *ii)* risarcitoria e risanatrice dei guasti inferti al territorio ed all’ambiente; *iii)* nel rapporto con il patrimonio storico culturale; *iv)* nell’equilibrio degli ecosistemi, dei flussi e degli scambi ambientali; *v)* nella riduzione delle disparità socio-economiche e nell’incremento delle opportunità di sviluppo all’interno delle città e dei territori; *vi)* nell’uso e nella distribuzione territoriale delle tecnologie appropriate; *vii)* nella razionalità delle soluzioni funzionali e delle scelte economiche; *viii)* nel valore formale estetico conseguito al livello di realizzazione delle opere, in termini di riconoscibilità complessiva e organicità dell’insieme e in riferimento alla accuratezza, coerenza e stile dei componenti e dei particolari.

È implicito nella nozione stessa di “Progetto di Sistema” che tutte queste dimensioni di “Qualità” possano interagire fra loro e rafforzarsi vicendevolmente, conferendo ad essa, nel suo complesso, un significato ampio, che allontana la tentazione del riduzionismo puro-visibilistico e della preminenza dell’immagine fine a se stessa, inscrivendola - come componente necessaria - nel contesto della compiuta e dovuta trasformazione organica del Territorio e della Comunità.

II. UN “PROGETTO DI SISTEMA” PER IL SUD

1. Le Componenti del Sistema: Struttura e Infrastrutture

Un “Progetto di Sistema” presuppone una chiara configurazione del Sistema su cui si intende operare: un Sistema è tale se dispone di una Struttura riconoscibile, che risulti dalla composizione delle sue parti costitutive e del viluppo di relazioni e interdipendenze che le connettono.

Le parti della “Struttura del Sistema”, nel nostro caso, sono costituite dalle seguenti “Tre Infrastrutture Primarie”:

- 1) La “*Infrastruttura Primaria delle Culture*”, che comprende le Sub-Infrastrutture Funzionali degli Stili di Vita, del Benessere, del Lavoro, delle Arti, dell’Educazione, dell’Informazione, dell’Abitare, dei Commerci, del Tempo Libero, del Turismo, dello Sport, della Salute; ovvero “*I Territori del Vivere e della Storia*”.
- 2) La “*Infrastruttura Primaria della Mobilità*”, che comprende le Sub-Infrastrutture Funzionali degli Spostamenti, delle Reti, della Logistica, del Digitale; ovvero “*I Territori delle Relazioni, dei Flussi e degli Scambi*”.
- 3) La “*Infrastruttura Primaria della Innovazione Umana*”, che comprende le Sub-Infrastrutture Funzionali della Innovazione Umanistica, Sociale ed Economica e le Sub-Infrastrutture Funzionali dell’Innovazione Scientifica, Tecnologica e Tecnica; ovvero “*I Territori delle Frontiere della Conoscenza, della Ricerca, della Formazione, dei Nuovi Saperi, delle Nuove Tecniche e dei Nuovi Lavori*”.

Va precisato, e sottolineato, che il termine “*Infrastruttura*” non è qui assunto nel corrente e limitato significato di “apparato fisico-materiale”, ma riguarda “ogni organica connessione di elementi interni del Sistema, dotata di relazione omogenea e di configurazione riconoscibile”. E va altresì precisato che “tutte le Infrastrutture sono

parimenti necessarie al Sistema: *i.)* nella loro “funzionalità” interna, specifica e *ii.)* nella loro “integrazione-sinergia strutturale-sistemica, organicamente attuabile e ben governata”.

Le Infrastrutture non si definiscono per ordine rigido di importanza, essendo “tutte” egualmente necessarie, ma per la diversa pertinenza che rivestono, rispetto alla storia, alla memoria, al presente ed al futuro possibile della Società. Ciò fa sì che il peso che ciascuna di esse assume nelle diverse relazioni che le connettono, ed il verso stesso prevalente della relazione (*da.. a..*), siano variabili, in rapporto ai contenuti funzionali su cui la relazione si fonda all'interno del Sistema. Resta comunque essenziale, ai fini della coerenza e stabilità del Sistema e del suo Progetto, che nessuna Infrastruttura prevarichi sulle altre, minimizzando in tutto o in parte il loro proprio peso, o addirittura escludendole, o pretendendo di assorbirle (come l'uso corrente del concetto “infrastruttura”, in senso esclusivamente fisico-materiale, porterebbe a ritenere).

Il fattore decisivo della “trasversalità sinergica sistemica” è oggi ulteriormente reso evidente dall'importanza assegnata in sede europea al fattore “*Green*” - nella sua duplice accezione “economica” e “culturale” -. Il *Green* apre a politiche ed interventi che hanno reale “valenza sistemica globale”, in quanto concorrono - e in modo interconnesso -: *i.)* alla stabilità climatica del Pianeta; *ii.)* alla salute: dell'uomo, delle altre specie viventi, dell'ambiente e della natura; *iii.)* alla salvaguardia del paesaggio - storico, urbano e rurale -; *iv.)* alla produzione di nuove energie ecocompatibili; *v.)* alla de-carbonizzazione dei trasporti, delle città e dell'ambiente; *vi.)* alla progettazione e alla realizzazione sostenibile delle Infrastrutture Primarie delle Mobilità.

2. Ambiente Cognitivo e Innovazione Umana

È altresì da sottolineare che il “Progetto di Sistema” è collocato – nel tempo e nello spazio – entro un preciso “Ambiente Cognitivo”, dove vengono selezionati i contenuti delle conoscenze scientifiche e tecniche, le narrazioni immaginifiche, le interpretazioni critiche delle eredità culturali. Questi elementi operano quali selettori, in grado di fornire al “Progetto” gli orientamenti necessari a definire la “*Visione*”, che è indispensabile a trasformare in “Sistema” (nelle sue componenti “Struttura” e “Infrastrutture”) l'attuale disorganico e troppo improduttivo “insieme territoriale”.

Siamo così inseriti in una dinamica di “Innovazione Umana”, che si pone come prospettiva di sintesi - tecnologica, organizzativa, produttiva, sociale, politica, culturale - nel cambio del paradigma storico. Mentre per una “Società a una dimensione”, l'“Innovazione” si restringe al campo organizzativo, scientifico, tecnologico, tecnico e ingegneristico e al suo corollario finanziario e gestionale ³, per una “Società multidimensionale”, l'“Innovazione” - nella sua oggi necessaria e pertinente accezione *olistica*, che definiremo “*Innovazione Umana*” - è l'esito dell'attività in grado di perseguire intenzionalmente un impatto - sociale culturale economico e ambientale - positivo, a vantaggio di tutta la società e capace di generare effetti - diretti

³“ La Silicon Valley è guidata da geniali ingegneri che conoscono molto bene la matematica e l'informatica, ma che sono alquanto naïf per quel che riguarda la storia, la filosofia e la politica. Questa è la ragione per cui storici, filosofi e sociologi hanno oggi un ruolo particolarmente importante da giocare. Costoro hanno bisogno di familiarizzare con le ultime tendenze tecnologiche per aiutare sia gli ingegneri sia la collettività nel suo insieme a comprendere le implicazioni di queste tendenze” : Yuval Noah Harari, *21 lezioni per il XXI secolo*, n.ed. , Roma, 2020, p.422.

e indiretti, attesi e inattesi, dimostrativi e generalizzabili - che superano le soluzioni correnti già previste, disponibili e replicabili. Solo questa prospettiva conferisce valore effettivo ad esigenze altrimenti generiche, quali - fra le altre - quelle abusate di "ridare etica all'economia", "ridare responsabilità alla politica", "fare spazio ad attività realmente generative".

Una logica progettuale che consenta il felice temperamento fra ricerca della miglior soluzione possibile nell'interesse generale, produzione di effetti positivi misurabili e valutabili, risultato economico delle iniziative e delle opere, richiede capacità di agire sui due principali versanti dei problemi che - solo se affrontati in modo congiunto - consentono di dispiegare gli effetti di "soluzione migliore": il versante "umanistico-economico-sociale" (e la conseguente qualità sociale e culturale che esso delinea) ed il versante "scientifico-tecnologico-tecnico" (e la conseguente componente cognitiva e funzionale delle risorse e del loro impiego finalizzato). Mantenendo ferma e vitale la connessione, è possibile dispiegare la capacità trasformativa oggi necessaria a vantaggio dell'Uomo e della Comunità, aprire alla "Innovazione Umana" il Progetto ed ibridare il *know how* tecno-scientifico, su cui molto e talora eccessivo affidamento si ripone, con le componenti umanistico-sociali, che a tale *know how* danno senso e valore⁴.

Siamo chiamati in definitiva a superare il conflitto tra "*Humanities*" e "*Technologies*", ormai anacronistico rispetto alle obsolete teorizzazioni degli anni Sessanta sulle "due culture". *Humanities* e *technologies* sono ambiti di conoscenza "entrambi" chiamati a ridefinire i propri statuti, rafforzarsi a vicenda, confrontarsi, senza più sfidarsi. A sostanziare una formazione, la cui funzione non può essere banalizzata con il richiamo di maniera alle "risorse umane", tipico di un managerialismo al tramonto, perché al centro della trasformazione si deve porre "l'uomo come risorsa", nella totalità dei suoi orientamenti, motivazioni, capacità e volontà di fare.

3. Un "Progetto di Sistema" per il Sud, funzionale all'Italia ed all'Europa

La filosofia e la metodica di un "Progetto di Sistema" trovano una circostanza eccellente di applicazione e verifica nella realtà del Sud, in cui l'Italia ha l'occasione di trasformare una potenzialità, ad oggi puramente virtuale e totalmente inespressa, in una fonte di ricchezza, capace di equilibrare ed incrementare - a livello nazionale - Prodotto Interno Lordo, Benessere Equo e Sostenibile, Coesione Sociale e Territoriale.

Questo sforzo è reso necessario dal fatto che il Sud d'Italia attraversa, non da oggi, una gravissima crisi, che lo spinge in una prospettiva di marginalità sociale ed economica e degrado demografico, che sta condannando l'intero Mezzogiorno alla decadenza e al declino. Il trentennio glorioso 1945-1975 in Italia si è realizzato, perché il Sud è stato reso parte integrante delle strategie di sviluppo della nazione, e quando lo Stato italiano e la sua classe dirigente si sono posti seriamente il problema di allargare il perimetro geografico

⁴ Si vedano alcune recenti riflessioni di Carlo Rovelli sui rapporti fra scienza e politica, che sono messi in tensione dalla pandemia. La Scienza - dice Rovelli - non può e non deve esonerare i decisori del peso del decidere. "Non si può governare solo con gli Rt, ma ci vuole una visione dell'intera società". Ma poiché non è egualmente possibile governare fuori (e contro) la Scienza, la sintesi di cui siamo in ricerca è precisamente l'Innovazione Umana.

della crescita, investendo sulle parti meno sviluppate del Paese. Nel 1951 il Pil pro-capite nel Meridione era il 52,9% rispetto a quello del Centro-Nord e nel 1973 arrivò al 60,5% (quasi otto punti in più), risultato mai più raggiunto negli anni successivi e di eccezionale rilievo (pur tenuto conto del grande flusso migratorio da Sud a Nord), se si considera che il tasso di crescita del prodotto lordo centro-settentrionale è stato in quegli anni eccezionalmente elevato.

Grazie a queste scelte, l'Italia si è trasformata in una grande potenza economica, il Sud ha lasciato la sua staticità e ottenuto *performance* di crescita anche superiori alle aree più sviluppate, l'Italia intera è stata proiettata tra le prime nazioni al mondo. E questo nonostante le molte (troppe) occasioni disperse, soprattutto nei primi anni Sessanta, dopo la fase tumultuosa della ricostruzione.

Dopo la seconda metà degli anni Settanta del Novecento, è stata scelta una strada del tutto opposta: quella di non allargare lo sviluppo industriale e produttivo alle parti che ne erano prive, ma concentrarlo nella parte più avanzata. Da allora - e fino ad oggi - l'alleanza statica fra "produttori del Nord" e "assistiti del Sud" si è fatta realtà consolidata di lungo periodo, quasi fatalità storica. E quando il governo del territorio e dello sviluppo è passato in larga misura alle regioni, le cose non sono di molto migliorate. Fin d'allora si sarebbe dovuta scoprire e praticare la sussidiarietà della leale collaborazione, invece di affidarsi ad un regionalismo spesso meramente distributivo, sotto il quale le distanze tra Nord e Sud si sono accentuate. Alimentando pulsioni alla separatezza, che non rinunciano tuttavia ad ininterrotte pretese di risarcimento incondizionato, e chiusure di pretesa autosufficienza, che coltivano la dannosa presunzione di poter invertire il declino del Paese, "nonostante" o, perfino, "contro" il Mezzogiorno, e adombrano l'idea che il recupero dell'Italia possa avvenire contrapponendo le due Macro-Aree, e avviandole a percorsi separati, differenziati per popolazione e ricchezza e consegnati a destini storici diseguali.

Se la ricchezza di una nazione passa attraverso il benessere di tutte le sue parti, oggi va constatato che una parte cospicua d'Italia (un terzo degli abitanti) vive in condizioni sociali, economiche e civili da "nazione a sé" e che ciò determina la difficoltà in cui tutta l'Italia intera versa. Il pur soddisfacente andamento delle esportazioni di merci prodotte al Nord non può compensare lo scollamento strutturale, prodotto dall'indebolimento di una domanda interna, che viene faticosamente sostenuta da politiche meramente distributive, prive di vere prospettive di sviluppo. La crisi che investe le cosiddette "aree motrici" del Paese sconta il ruolo sempre più marginale e frenante di altre aree del Paese, che pur coprono oltre il 40% del territorio nazionale e nelle quali vive oltre il 30% dei cittadini italiani. Quando poi evapora il mito di un Nord compreso tra le macroregioni più dinamiche d'Europa, "locomotiva" del Paese, ciò viene a riprova del fatto che si è sottovalutato, pericolosamente, quanto le economie di Nord e Sud dell'Italia siano fortemente integrate.

Alla luce delle considerazioni che precedono, un "Progetto di Sistema per il Sud" si propone due grandi e congiunti obiettivi:

- ridurre le disuguaglianze territoriali e sociali presenti nel Paese, che attentano a fondamentali diritti di cittadinanza e impediscono livelli coerenti e omogenei di qualità della vita;

- dotare l'Italia di un necessario "secondo motore" - quello del Sud -, sinergico col "primo motore" - quello del Centro-Nord -, che concorra stabilmente all'equilibrio organico dell'intero paese. Porre il Sud nelle condizioni di interagire attivamente e sinergicamente con il Centro-Nord rende un servizio al compiuto risanamento e al reale rilancio di entrambe le Macro-aree, ed è necessario per consentire all'intero "Sistema Italia" di funzionare come effettivo e potente organismo unitario a vantaggio dell'intera sua Comunità.

È quindi da segnalare come pericolo di estrema rilevanza qualsiasi illusoria tentazione per singole Macroaree d'Italia di perseguire ciascuna un "proprio" percorso separato di ripresa dello sviluppo. Con "due motori" accesi, il nostro Paese andrebbe invece molto più veloce. E la prospettiva di affiancare un secondo motore socioeconomico italiano, che punta sul protagonismo del Sud, è del tutto realistica, come dimostrano gli studi al riguardo, e atta a rilanciare aree che l'Unione Europea ha da decenni chiaramente individuato tra le più problematiche. Sono aree nelle quali la politica di coesione fino ad ora ha molto investito, ma poco realizzato, dovendo di anno in anno constatare la persistenza e l'aggravarsi del disagio sociale e delle disuguaglianze, con i relativi impatti demografici ed ambientali.

La spinta a ricongiungere Nord e Sud in un nuovo equilibrio territoriale sociale ed economico in termini di re-integrazione organica unitaria, non solo significa non abbandonare il Sud al suo tragico destino di declino, ma al contrario "obbligare", per dir così, quello stesso Sud - entrato in termini strutturati e irreversibili in relazione con il resto del Paese - e viceversa - ad esserne motore vitale e indispensabile. Inserire le proposte per il Sud in una visione di "ricomposizione di sistema" è perciò l'unica via per ridurre in modo strutturale le crescenti disuguaglianze, territoriali e sociali, che stanno dividendo il Paese in sottopopolazioni a diritti differenziati, ed è altresì - sul piano metodologico-politico - il solo modo per evitare una dispersione di risorse, cui non si vorrebbe dessero ulteriore alimento i finanziamenti europei; considerando che è all'interno stesso del territorio meridionale - continentale e insulare - che occorre superare definitivamente il mosaico delle strategie separate e sconnesse, che determinano effetti "frattali" ad ogni abbassamento di scale e di poteri, col risultato concreto di generare una babele di microprogetti dal fiato corto e dal rischio elevato.

4. II SOUTHERN RANGE: una occasione storica

Nel processo di inevitabile ristrutturazione della "Globalizzazione", l'Italia, facendo suo il tema della "Logistica a valore Mediterraneo" come *focus* decisivo, potrà assumere uno straordinario ruolo proattivo internazionale, consentendo di fruire progressivamente di quella "rendita mediterranea", che finora, per inerzia e assenza di visione strategica, il Paese ha ignorato e completamente sperperato, e di lanciare un messaggio che, a partire dal nostro Sud, si andrà a propagare con effetti concentrici in tutta la UE. L'Italia, proponendosi, sia pur tardivamente, di intercettare, promuovere e governare il gigantesco flusso dei traffici marittimi - asiatici, nordafricani ed europei, *in primis* - che arrivano dal Mediterraneo si candida a strutturare un "Southern Range", capace di offrire anche opportunità di nuovi insediamenti globali per imprese, centri di ricerca e di

conoscenza, poli di nuove culture; trasformando, in tal modo, una potenzialità virtuale e finora totalmente inespressa in una straordinaria fonte di ricchezza e coesione sociale e territoriale per l'intero Paese.⁵

Qualificare la Logistica della "Piattaforma Italia" significa offrire una via alternativa al "*Northern Range*" per il trasporto merci da e per il Centro-Nord Europa, che consente di ridurre in misura significativa tempi e costi del trasporto; cosa del tutto realistica, come indubitabilmente dimostrano analisi e studi al riguardo, e tale da mettere un ingente valore a disposizione di tutti i cittadini italiani ed europei e dei loro partners internazionali. Lo sviluppo di tale "*Southern Range*", articolato sull'asse principale "Corridoio Mediterraneo-Scandinavo" – già definito dall'Unione Europea nell'ambito della Rete TEN-T, insieme all'altrettanto importante "Corridoio Mediterraneo-Baltico" - potrà interessare enormi flussi di merci e determinare, attraverso la piattaforma logistica merci AltaCapacità/AltaVelocità da e per l'Europa, un elevato *value pool*, in grado di creare migliaia di nuovi posti di lavoro.

Al Mediterraneo, erroneamente e volutamente troppo a lungo interpretato nel quadro della "prima globalizzazione" come "mare interno", puro "mare di transito" - accezione certamente voluta e perseguita da miopi politiche di egoistico vantaggio dei Paesi del Nord-Europa, ma altrettanto certamente conseguente a pesantissime corresponsabilità di debolezza e di colpevole assenza di Visione (progettuale, imprenditoriale e, soprattutto, politica) da parte nostra -, finalmente, anche a séguito dello sconvolgimento post-"Tempesta Epocale Perfetta" e delle relative conseguenze geo-politiche globali, viene ora correttamente riconosciuto il ruolo di "*Medio Oceano*". Da un lato, nella consapevolezza di quali pesantissime - quasi esiziali - conseguenze negative su uno dei cardini basilari della sicurezza stessa e dell'equilibrio culturale, sociale ed economico dell'intero "Sistema Europa" abbia avuto quella deleteria distorsiva e perdente interpretazione; dall'altro, nell'avvertenza del suo essere destinato in futuro a recuperare a pieno il protagonismo, che storicamente ha sempre avuto, di scambiatore di merci e mediatore di civiltà: la "piazza" che fa incontrare l'Oriente di provenienza asiatica e l'Occidente di provenienza atlantica. Un "Medio Oceano" che, pur occupando il solo 1% delle aree liquide del Pianeta, ne movimenta già più del 20% del volume degli scambi; alle cui sponde insiste un continente giovane, assediato da problematicità dirompenti, colmo di ricchezze e potenzialità, in tumultuosa crescita demografica ed economica, a fronte di un continente demograficamente maturo, che naturalmente chiede risorse umane e materiali e offre competenze e innovazione al servizio dello sviluppo.

La macro-dimensione strategica riconosciuta al Mediterraneo non viene scalfita neanche dalla novità apparentemente spiazzante della Rotta Artica, una novità che è il distillato di pericolosissime semplificazioni, che mettono a rischio la stessa sopravvivenza del Pianeta. Questa contraddizione andrebbe fortemente denunciata in sede UE, poiché una "rotta artica" praticabile tutto l'anno da vettori di grandi dimensioni (sia pure del tutto *carbon free*) rappresenta il concreto fallimento nel contrasto al mutamento climatico ed ai suoi

⁵ L'impreparazione e l'inadeguatezza logistica dell'Italia produrrebbero, secondo alcune stime, una perdita annua calcolabile in 70 mld euro; perdita dovuta sia alla prevalenza del *Northern Range* centrato su Rotterdam rispetto all'inesistente *Southern Range*, sia alla tempistica delle consegne, la cui puntualità avvantaggia il Nord Europa anche rispetto a porti nel Nord Italia come Genova e Trieste. Il tutto con evidenti penalizzazioni, per l'Europa dal punto di vista ambientale, per l'Italia dal punto di vista dei costi dei prodotti finiti.

effetti catastrofici. Un costo assolutamente insostenibile, se si aggiunge che l'obiettivo di tutto ciò è stabilire un tramite tra un Estremo Oriente “fabbrica del mondo” e quel Nord dell'UE, ricco, ma in progressivo declino demografico. Per tutte queste ragioni, pertanto, il Mediterraneo si va necessariamente definendo quale snodo strategico “primario”, al centro della politica, dei mercati e della demografia futura.

Questo quadro, se opportunamente coltivato, strutturato e sviluppato con coerenza, apre la prospettiva di tre fondamentali mutamenti, tutti altamente benefici per il Paese:

- i). per il Sud, che, interagendo sinergicamente con il Centro-Nord (attuale “primo motore” del Paese) - e ponendosi al servizio del compiuto risanamento e dell'effettivo rilancio di entrambe le Macro-aree - potrà finalmente svolgere quella funzione decisiva e strategica di “secondo motore”, necessario - e indispensabile - al Sistema Italia per funzionare come effettivo, potente e vantaggioso organismo unitario;
- ii). per l'Italia, cui spetta *in primis*, in nome e per conto dell'intera UE, di promuovere, realizzare e governare il percorso operativo, finalizzato alla progressiva strutturazione del *Southern Range* logistico euro-mediterraneo, geneticamente competitivo, *green*, sostenibile e socialmente inclusivo;
- iii). per lo sviluppo del *Southern Range*, perché, rappresentando anche una indispensabile macro-componente della strategia Europa '30 e Europa '50, non solo esso consente di limitare in misura significativa tempi e costi del trasporto, ma, in misura ancor più decisiva, ha la conseguenza di ridurre drasticamente l'impatto ambientale del funzionamento dei mercati e degli scambi globali, operando, quindi, a favore della completa de-carbonizzazione della UE.

Lo sviluppo di un “*Southern Range*” all'altezza dei tempi e delle opportunità geo-economiche che si aprono nel Mediterraneo, consentirebbe, da un lato, “da subito e sinergicamente”, di focalizzare l'interesse su assi di intervento di massima attrattiva internazionale; dall'altro ne farebbe visibili momenti di innesco - funzionali e simbolici - della “rinascita” etica, culturale e sociale del Mezzogiorno e dell'Italia intera.

5. Le Scelte di un “Progetto di Sistema” per il Sud

Le considerazioni svolte giovano a chiarire che un Progetto di Sistema applicato al Sud non è un progetto esclusivamente rivolto al Sud, ma è parte integrante del tentativo di raggiungere un nuovo equilibrio-territoriale sociale ed economico- che concorra alla re-integrazione organica unitaria del Paese Italia.

Il Progetto di Sistema conseguentemente persegue il programma teso a realizzare un sistema territoriale sociale ed economico che interessa l'intero Mezzogiorno continentale e insulare, alla luce di una Visione complessiva delle Scelte fondamentali, che definiscono gli assi necessari di trasformazione e sviluppo. Tale Scelte sostanziano “Tre Opzioni essenziali” di impianto e radicamento di Progetto, fra loro interconnesse e interdipendenti, ed aprono ad ulteriori sviluppi, che traggono dagli esiti stessi delle Opzioni essenziali le loro condizioni di possibilità futura.

Il quadro complessivo derivante da questo insieme organico di scelte può essere così sintetizzato:

- 1) il riassetto logistico e la riconnessione territoriale nell'Esagono della Portualità, con:

- i.) l'avvio di un *Southern Range* logistico, che colleghi il Sud d'Italia ed il Nord dell'Europa, con estremi risparmi di tempi costi sicurezza ed emissioni;
- ii.) l'avvio di un sistema integrato di portualità del Mezzogiorno continentale e insulare-siciliano, con un assetto di impianti portuali e retroportuali interconnessi e sincronizzati fra loro;
- 2) la ridefinizione della mobilità di grande scala e l'innovazione dei trasporti, con:
- la trasformazione degli assetti di mobilità e logistica, attraverso l'Alta Velocità/Alta Capacità completata nel percorso Roma-Salerno-Reggio-Messina-Catania, prevedendo un moderno e stabile collegamento dell'Isola con la Penisola e verso e dall'Europa;
 - la diversificazione funzionale dei percorsi della mobilità: delle persone, lungo la costiera tirrenica, delle merci lungo la linea Gioia Tauro Paola Rende Taranto Bari e, di qui, lungo la costiera adriatica, fino al Nord d'Italia e d'Europa;
 - la ridefinizione della mobilità della maglia calabro sicula, attraverso interventi in proiezione esterna (porti aeroporti) e interna (strade autostrade e rete ferroviaria veloce);
- 3) la creazione di nuovi organismi territoriali (Cluster Integrati Innovativi), che consentono l'atterraggio dei nuovi modelli e stili di vita con:
- la sperimentazione di forme di residenza vita lavoro turismo, adeguate alla transizione "post-pandemica";
 - l'avvio e lo sviluppo di nuove industrie della conoscenza comunicazione e della multimedialità;
 - la ridefinizione degli attrattori metropolitani funzionali alla logistica, alla mobilità ed all'innovazione culturale e territoriale.

I contenuti delle "Opzioni Essenziali" e delle successive "Scelte di Sviluppo" sono illustrati dettagliatamente qui di seguito.

III. LA PRIMA OPZIONE ESSENZIALE: LE ZES E IL SISTEMA DELLA NUOVA PORTUALITÀ

1. LE ZES, il Territorio e la Logistica: dal "Quadrilatero del Mezzogiorno continentale" al "Sistema Esagono della Nuova Portualità del Sud d'Italia"

Nel quadro dei nuovi assetti della mobilità, della logistica e dell'innovazione delle forme di vita, ed essenziale all'avvio di una autentica Strategia Logistica dell'Italia nel Mediterraneo, è l'urgenza di dare completa e prioritaria attuazione alle "Zone Economiche Speciali (ZES)". Queste sono al momento identificate nel sistema della nostra portualità: nel Mezzogiorno continentale (Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro) - che ne può attivare 12 - e in Sicilia (Catania-Augusta, Palermo). Esse, con le "Zone Logistiche Semplificate (ZLS)" del Centro-Nord, possono assumere una funzione decisiva nel processo di razionalizzazione logistica, incentivato dall'esperienza della pandemia, dando impulso al rientro su territori domestici di specifiche delocalizzazioni (*re-shoring*): evento connesso all'accorciamento della "catena del valore" e fatto che andrà attentamente calibrato, per definire e qualificare più in generale una politica industriale attiva.

A tutt'oggi, tuttavia, il consuntivo di questa che avrebbe dovuto rappresentare una cruciale innovazione è a dir poco sconcertante: dal 2017 le 6 ZES complessivamente finora istituite attendono di entrare

concretamente in funzione, in attesa dei tre strumenti necessari: 1) il decreto per la semplificazione normativa specifica per le loro esigenze (un riferimento immediato è per questi profili a quanto è già in vigore a Taranto); 2) l'attivazione della Zona Doganale Interclusa, provvedendo alle necessarie infrastrutture per soddisfare i criteri di interclusione; 3) l'attrezzatura, con le necessarie bonifiche, dei retro-porti, per renderli il cuore produttivo delle ZES secondo i canoni del *distripark* per lo sviluppo della logistica a valore. Da notare che - nella attuale situazione di emergenza dell'economia - la bonifica necessaria dei siti per l'avvio delle ZES inaugura una transizione propulsiva, che mobilita opportunità di notevole rilievo in termini occupazionali e produttivi, in particolare per l'edilizia e i settori connessi.⁶

Il potenziale di innovazione complessiva socio-economica e territoriale, che le ZES rivestono, consentirebbe al Paese di valorizzare e fruire della "rendita mediterranea", che la globalizzazione ha reso concretamente disponibile. Ed avviare oggi in più luoghi strategici del Mediterraneo italiano una transizione guidata dall'attivazione delle ZES avrebbe un primo impatto anticiclico di estrema rilevanza, dando un segnale e schiudendo un orizzonte produttivo, non assistenziale, al contesto economico e sociale che - proprio in questi luoghi - è in particolare sofferenza. Le ZES, centrate su retroporti e *distripark*, rappresentano così una fertile discontinuità da rendere rapidamente operativa rispetto all'inerzia strategica di decenni. Inoltre - tratto comune a tutto il sistema delle ZES - esso ha il pregio fondamentale di promuovere ed alimentare lo sviluppo dell'intermodalità, e realizzare i canoni di sostenibilità ambientale, in sintonia con l'obiettivo del contenimento delle emissioni fossili, secondo i cogenti criteri fissati dal progetto Europa 2030.

A quelle originariamente identificate nella portualità del Mezzogiorno continentale (il "*Quadrilatero*" Napoli, Bari, Taranto, Gioia Tauro), vanno senza dubbio aggiunte quelle di Catania/Augusta e Palermo in Sicilia, così da definire compiutamente quell'"*Esagono* della Portualità del Sud d'Italia", che è fondamentale per il riassetto dell'intero Paese e il riequilibrio europeo nell'ecosistema globale. Questo ben definito, organico e sinergico "*Sistema Esagono*" è in grado di mettere a terra il Progetto di un "*Southern Range*" realmente efficiente, sostenibile e competitivo del Mezzogiorno nel Mediterraneo.

Lo sviluppo dell'"Esagono" consente, inoltre, di attivare molteplici relazioni interne alle Aree Vaste dell'intero Mezzogiorno C&I, e, connettendole mediante una sapiente opera di tessitura, di potenziarle e di valorizzarle: è questo il solo vero modo per contrastare anche la fragilità e la crescente marginalità di estese "Aree Interne", e per imprimere un deciso salto qualitativo alle politiche di coesione territoriale.

⁶ Il DL 16.7.2020, convertito in Legge 120 del 14 settembre 2020, introduce due novità rispetto agli adempimenti preliminari necessari per l'avvio delle ZES

- per le semplificazioni, l'istituzione della figura del Commissario Straordinario del Governo può abbreviare l'iter ma non risponde alla richiesta di ottenere per le ZES una "autorizzazione unica" sostitutiva della miriade di autorizzazioni: l'unica variazione del complicatissimo iter autorizzativo - che resta sostanzialmente immutato - è la riduzione dei tempi entro i quali esse vanno deliberate;

- per le "zone doganali intercluse" (in conformità al regolamento UE 952/2013), il Comitato di Indirizzo delle ZES per le quali la Regione di insediamento abbia presentato il Piano Strategico entro il 2019, ha potuto chiedere entro il 31.12.2020 la perimetrazione della zona interclusa. La richiesta va approvata - entro sessanta giorni dalla proposta - dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

2. Le missioni specifiche delle ZES continentali

Per mettere a terra il progetto di un “*Southern Range*” efficiente, sostenibile e competitivo del Mezzogiorno mediterraneo, occorre affidare una missione appropriata ad ogni ZES.

In estrema sintesi, scendendo lungo il meridiano del Mezzogiorno continentale, si evidenziano le seguenti più rilevanti e immediate potenzialità e necessità:

- i). Accelerare, se non “bruciare”, i tempi di realizzazione del corridoio TAV-TAV che unisce le ZES di Napoli e Bari: condizione essenziale per conservare il vantaggio competitivo di una inedita trasversalità, che realizza la connessione Tirreno-Adriatico, collega direttamente due ZES “apicali”, promuove lo sviluppo dell'intermodalità. Le FS, impegnate da oltre dieci anni a realizzarne il progetto, hanno fissato il completamento per un troppo lontano 2026. I ritardi sono da attribuire ai relativi ritardi dei finanziamenti statali, e l'opportunità di ricorrere ai fondi europei può ridurre i tempi di realizzazione.
- ii). Attivare, nella ZES di Taranto, la duplice funzione: della valorizzazione del Porto - struttura fondamentale nel “Progetto” (cruciale anche per governare l'emergenza ILVA) - e, interpretando la peculiarità che la riconosce come “ZES biregionale”, della promozione dell'agricoltura di eccellenza (del Metapontino in particolare), in un disegno integrato agro-industriale, che, attraverso una adeguata diffusa industria di trasformazione, ha prospettive estremamente significative di inserimento e crescita nel mercato globale.
- iii). Supportare attivamente la Regione-partner, la Basilicata, nella partecipazione al processo di re-industrializzazione, che le consentirà, da un lato, di rompere il pericolo di un esiziale rischio di isolamento; dall'altro, di consolidare a Matera un polo vocato allo sviluppo tecnologico-culturale, che rafforzi il suo disegno, appena intrapreso, di costituirsi come *focus* attrattore e diffusore di nuove culture nella prospettiva di una nuova “ZES dell'Innovazione Digitale”.
- iv). Attualizzare e rafforzare - in Calabria - la condizione, indiscussa e riconosciuta, di “miglior Porto del Mediterraneo” a Gioia Tauro, realizzando l'adeguamento portuale per duplicare le attuali potenzialità e il “retroporto” in funzione di “*distripark*”, puntando al superamento della monocultura, a basso valore aggiunto, del “*transhipment*”. Il costituendo *distripark* va radicato alla logistica del “*new manufacturing*” su svariati fronti di specializzazione, e può trovare un immediato avvio nella valorizzazione della Filiera Territoriale Logistica (FTL) della Valle dei Crati, con lo sviluppo dell'“agricoltura di precisione”, e con la localizzazione di processi di trasformazione industriale, per incrementare le esportazioni, oltre che da Gioia Tauro, da altri porti dell'area ZES (Corigliano e Crotone). In questa prospettiva, coerente al modello del “Quadrilatero”, va intesa la proiezione di Gioia Tauro e la proiezione dell'omonima ZES sulla direttrice Sibari, la cui linea ferroviaria dal nodo di Moltalto è sufficientemente adeguata, a soli 50 Km di distanza, per agganciare lo sbocco di prossimità verso l'altra ZES, quella biregionale di Taranto, e i porti collegati (appunto Corigliano e Crotone). Ciò permetterebbe alla Calabria di usufruire in modo ottimale delle esternalità offerte dalla connessione al polo logistico della ZES bi-regionale pugliese-lucana, contribuendo alla valorizzazione industriale delle sue eccellenze agro-alimentari.

3. Il complesso delle “Autostrade del Mare”

Il sistema delle ZES va sviluppato e sostenuto anche attivando un efficiente supporto infrastrutturale terrestre di connessione tra i territori perimetrati dai vertici del Quadrilatero continentale e, più in generale, dell'Esagono meridionale. A ciò si aggiunga che il sistema della nuova portualità, di cui le ZES sono componenti fondamentali, trova naturale completamento e coronamento nello sviluppo di un complesso di “Autostrade del Mare”, che coinvolge i vertici dell'Esagono, il cui sviluppo è già ora, e ancor più in prospettiva, uno strumento essenziale - anche funzionale allo sviluppo delle direttrici “intra-“ ed “inter-“ mediterranee ed alla progressiva transizione all'intermodalità, ferro-gomma-mare, sulle dorsali Tirrenica e Adriatica, con capo-porto a Catania. A ciò si connette la prospettiva di un drastico contenimento - rispetto ai 2 mld€ attuali - del costo di manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, ai quali vanno aggiunti i connessi risparmi sulla incidentalità. La messa in opera del sistema - estremamente rapida e di gran lunga meno costosa e al tempo stesso funzionale a garantire l'abbattimento strutturale delle emissioni inquinanti - risulta estremamente efficace alla crescita del *Southern Range*, nella lunga fase di progettazione e realizzazione dell'adeguamento della rete ferroviaria del Sud.

La possibile, rapida attivazione di un efficiente sistema di trasporto per mare è agevole da realizzare, fidando sull'intera gamma di vettori delle nostre flotte, che, per operatività, sono tra le più consistenti al mondo e già fortemente insediate nel Mezzogiorno C&I. Tale potenzialità si è finora limitata a cogliere solo il tema della continuità territoriale, trascurando (per carenza di strategia logistica nazionale) l'enorme opportunità di tessere la rete logistica euro-mediterranea. Pertanto il passaggio alla completa operatività delle ZES - e le interdipendenze settoriali che ne potrebbero derivare - consentirebbe nel breve-medio periodo un'accelerazione dei processi d'integrazione fra il trasporto per mare e quello su terra.

La messa in opera di un Sistema di Navi Trasporto è operazione estremamente rapida, e funzionale a garantire prima, e complementare poi, un adeguato servizio nella fase di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di terra, che hanno il compito di trasformare la rete ferroviaria e autostradale interregionale e regionale in un sistema di trasporti, che permetta una adeguata intermodalità, anche in previsione della progressiva crescita dei flussi di traffico marittimo, che approderanno soprattutto nei porti siciliani.

Il grande vantaggio di sviluppare un modello centrato sull'inedita integrazione per linee marittime è di essere un progetto (potenzialmente) di rapida se non immediata realizzazione, molto meno impegnativo sul piano dei costi e di sicura efficacia nella capacità di servire il complesso processo logistico economico, rispetto al più articolato e impegnativo processo di irrobustimento della rete ferroviaria e ai tempi necessari per riuscire a garantire - ad esempio - l'adeguamento dello *stock* di capitale fisso, specie se, come è necessario fare, si punta agli standard dell'AV/AC. Mare e ferro debbono quindi cooperare al comune fine di qualificare lo sviluppo del *Southern Range*, garantendo una adeguata e tempestiva operatività. Immediati e consistenti sono i vantaggi che si possono cogliere in misura significativa, adottando “da subito” il modello dei due Corridoi co-modal paralleli alle coste italiane. Lo sviluppo che si potrà determinare sarà - a regime - la migliore garanzia che sia le Autostrade del Mare sia la tessitura territoriale della rete ferroviaria siano entrambe pienamente adeguate ed operative.

La missione “marittima” del *Southern Range*, strutturata sui due Corridoi costieri, prevede un servizio di linee-coppia nei due sensi porto-porto, privilegiando le linee a maggiore percorrenza, dirette ai due archi geo-marini del Nord Italia, quali nodi intermodali di inoltro dei flussi *import-export* verso il Centro Europa. La rete, ad alta frequenza nelle partenze e ad alta frequentazione, potrebbe coinvolgere, considerando Catania caposcalo meridionale: *i.)* sul versante tirrenico - i porti a partire da Gioia Tauro, per toccare Salerno, Napoli, Civitavecchia, Livorno e, quindi, La Spezia, Genova e Savona; di qui, per l’inoltro internazionale anche ferroviario dei flussi, diretto dai porti (*terminal* raccordati) e/o verso le piattaforme ferroviarie interne del Nord-Ovest (Torino/Novara, Novi Ligure/Alessandria, Milano) per l’integrazione con i corridoi europei (*Rail Freight Corridors - RFC*); *ii.)* sul versante adriatico - la rete marittima che si dispiega verso i porti di Crotone, Corigliano, Taranto, Brindisi, Bari, Ortona, Ancona, e, infine, Ravenna, Venezia e Trieste, per l’inoltro internazionale, anche ferroviario, diretto da questi porti (Trieste dispone anche di un efficiente raccordo ferroviario per l’Est Europa) e/o verso i nodi interni del Nord-Est (Verona, Padova) per l’integrazione con i *RFC* europei.

I due corridoi possono ulteriormente sviluppare la propria capacità di servizio, se collegati tra loro da linee trasversali nazionali (ad esempio tra Ancona/Ravenna e Trieste, tagliando l’arco adriatico per l’inoltro ai Paesi dell’Est europeo) e da altre ancora in funzione dell’attivazione di ponti terrestri con i porti frontalieri dell’Est Europa, Africa, Medio Oriente e verso i Paesi della c.d. Eurasia. Analogo effetto per i potenziali collegamenti marittimo-terrestri verso Francia e Spagna, Nord Africa, Grecia, Turchia e Mar Nero. In sostanza, avremmo un sistema di linee che andrebbe a potenziare l’offerta e addurre domanda di *Short Sea Shipping* delle connessioni internazionali Ro-Ro, consentendo l’integrazione e la connessione plurima, nel *West-Med* e nel *East-Med*, tra ben 6 degli 11 *Rail Freight Corridors* della complessiva rete delle ferrovie merci interoperabili europee e di ben 5 dei 9 *TEN-T Core Corridors* dell’UE (corridoi plurimodali passeggeri e merci), con funzione di integrazione intermodale tra gli stessi Corridoi terrestri, con *link* marittimi e non solo in funzione complementare, come è spesso considerata la rete delle *Motorways of the Sea (MOS)* dell’UE.

In sintesi, il sistema congiunto “ZES-Autostrade del Mare costiere” assolve la funzione di connettere e sostenere, partendo dal Mezzogiorno, l’intero assetto logistico italiano, riorientando il potenziale vantaggio rappresentato dal maggiore capitale navale presente nel Sud Italia, che offre soluzioni di estrema convenienza alle imprese di autotrasporto, concentrate in particolare in Sicilia. Il contemporaneo riorientamento dei traffici (transiti ed approdi), secondo protocolli che debbono governare la logistica del Mediterraneo, potrà essere capitalizzato dall’Italia in termini di potere contrattuale, se abbinato all’indiscutibile ruolo di “naturale protagonista strategico” rivestito dal nostro Paese nel contesto europeo, in quel processo di sviluppo sostenibile che rappresenta la sfida epocale per l’intera Unione Europea.

4. L’assetto operativo immediato

Quanto alla immediata operatività sul mare, è sufficiente mettere in esercizio navi traghetto nelle diverse tipologie Ro-Ro, Ro-Pax e Con-Ro di ultima generazione, dal costo medio tra 60/80 mln (Ro-Ro; Con-Ro) fino a 180/200 mln di euro per le Cruise Ferry, con vita utile prevedibile di oltre 25/30 anni. Si tratta di un naviglio disponibile sul mercato mondiale, che potrebbe peraltro impegnare la cantieristica italiana e quella

meridionale, in particolare i cantieri di Castellammare di Stabia e Palermo, di cui sono note le capacità e la notevole esperienza internazionale.

Alla scelta delle coppie di porti nazionali su cui strutturare i corridoi intermodali costieri, si potrà provvedere con l'applicazione di programmi di ricerca operativa e/o di intelligenza artificiale (simulazioni di gravitazione dei flussi tra breve, media e lunga percorrenza, rispetto alle origini e alle destinazioni degli itinerari), che sono sempre più prassi internazionale nei flussi *import-export*, tramite geo-localizzazione ottimale di itinerario per il rispetto dei tempi di imbarco e consegna e l'ottimizzazione programmata dei tempi di accesso e deflusso dai terminali Ro-Ro.

Appare intuitivo - e di rapida quantificazione - il grande vantaggio apportato dalla generazione di rotte di diversa lunghezza-migliatico, ma ad alta frequenza, delle corse esercitate da naviglio intermodale, con conseguente maggiore sostenibilità ambientale. Ciò soprattutto in presenza del sempre maggior ricorso al c.d. combinato "non accompagnato", dove centinaia di semi-rimorchi stradali in quanto tali, o casse mobili o trailer gommati, viaggiano sulle navi senza motrice, che troveranno allo sbarco per effettuare la fase terminale del viaggio. In tale prospettiva è evidente, dal confronto tra i tempi di percorrenza tra il tutto-strada ed il combinato mare-gomma, il vantaggio offerto dal trasporto intermodale costiero dei due mari, e dalla successiva penetrazione verso le destinazioni nazionali e continentali europee dei flussi provenienti dai porti delle coste dei due mari verso le piattaforme logistiche di inoltro ai mercati dell'Europa centro-continentale, con i porti *Core* connessi alla rete ferroviaria dell'arco nord-tirrenico e nord-adriatico.

In questa prospettiva, i due archi "Nord Tirreno" e "Nord Adriatico" sono i grandi terminali, attrezzati e aperti ai molteplici livelli di fruizione territoriali, che il *Southern Range* potrà alimentare a ritmi esponenziali. A governare lo sviluppo spedito di questo modello sarebbe sufficiente un sistema incentivante, coordinato da un'autorità pubblico-privata, che preveda la regolazione dei servizi marittimi, destinando in maniera più efficiente gli incentivi e i contributi, attualmente allocati con il "Marebonus" ed il sovvenzionamento della "continuità territoriale" (in forme ormai superate dal mercato). Questo sistema fruisce attualmente di circa 75 milioni di euro l'anno di contributi pubblici erogati senza gara (un sistema ora in regime di proroga, per un periodo non superiore ai dodici mesi successivi alla scadenza dello stato di emergenza COVID-19), per servizi che l'intensificazione della tessitura dei traffici renderebbe sempre più compatibili con una sostenibilità economica di libero mercato. Le risorse di abbrivio del modello operativo potrebbero rappresentare un impiego di finanziamenti europei definiti dal *Recovery Fund*, con una scelta molto produttiva, innovativa e di natura strategica per l'intera UE.

5. Le ZES: dal "Quadrilatero del Mezzogiorno continentale" all'"Esagono della Nuova Portualità del Sud d'Italia"

La scelta di ampliare il già costituito "Quadrilatero" delle ZES di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro, nel Mezzogiorno continentale, ha trovato nel 2020 conferma con l'istituzione delle ZES localizzate nella Regione Siciliana, e con la loro integrazione nella Rete esistente, completando in termini decisivi e razionali le

potenzialità del “sistema ZES” mediante l’istituzione dell’”Esagono della Nuova Portualità del Sud d’Italia”, nel quadro di questo sistema.

Il 65% dei loro territori, assegnati alla nuova destinazione, ricade sulla parte orientale dell’Isola e comprende un articolato sistema di aree integrate, dotate di importanti infrastrutture portuali, aeroportuali (Catania e Comiso) e nodi di scambio strategici per la mobilità: *i.)* i porti di Catania e Augusta, il primo, più orientato ai collegamenti marittimi nazionali e alla crocieristica; il secondo, terminale primario dei traffici *oil* in via di riconversione, con i relativi retroporti e aree industriali; *ii.)* gli interporti di Augusta-Melilli e Catania, che completano la parte costiera di sud-est. Nella parte sud-orientale, opererà la ZES di Modica-Pozzallo-porto e l’area industriale ragusana, caratterizzata dalla diffusa presenza di pmi della filiera agro-alimentare. La costituzione della ZES di Catania-Augusta appare del tutto coerente con la presenza del porto di Augusta e la vicinanza degli altri porti del Sud-Est della Sicilia e con la forza prossima della filiera agricola retrostante, e sinergica alle dinamiche di innovazione neoindustriale, che l’area catanese esprime in connessione con l’università, l’industria e la ricerca.

Da un punto di vista strategico-logistico, Augusta occupa una posizione determinante nei confronti del “*Southern Range*”, grazie agli ampi spazi retrostanti il Porto, e, insieme all’Interporto di Catania, potrà fungere da “Centro di Sistema della Portualità Jonica”, estesa sull’intero arco che va da Pozzallo a Taranto: un ideale “arco primario di accoglienza dell’intero Mediterraneo”, vero e proprio “imbuto di attrazione e di canalizzazione” per i traffici e gli scambi marittimi intercontinentali provenienti da Suez, Gibilterra e Bosforo/Dardanelli. A sua volta Catania potrà svolgere il ruolo di “Capo-Porto del sistema delle Autostrade del Mare” sui due corridoi costieri.

Sul piano del progetto urbanistico territoriale, in riferimento alla riqualificazione, all’ammodernamento, al potenziamento e al nuovo ruolo strategico internazionale assunto con la funzione di “Core” dal rinnovato Porto di Augusta (*MCP - Mediterranean Central Port*), tre sono le principali questioni da affrontare e risolvere:

i.)- la relazione concettuale e fisica da istituire e rivalutare con le radici storiche da cui lo sviluppo del luogo ha preso inizio: l’antichità romana e greca (Megara Iblea) e le dimensioni più profonde e latenti (prestoriche, naturali, paesaggistiche e ambientali), che di tale storia sono state origine, inquadramento, condizione e risorsa;

ii.)- la riappropriazione della dimensione industriale del territorio: l’industrializzazione forzata, che qui come altrove ha immesso corpi estranei in mondi statici, ha avuto conseguenze dolorose di disastro ambientale, igienico e sanitario (Priolo) ed ha determinato la conseguente ripulsa dell’attività industriale stessa da parte della Comunità locale. La sfida è ora quella di far percepire, forse per la prima volta, come l’industria possa diventare un *asset* positivo che – a condizioni certe e stabili di sicurezza, emissioni e accesso – può contribuire a qualificare positivamente non solo la struttura produttiva, ma anche l’intero assetto socio-economico dell’area. Un ulteriore bene di cui la società locale potrà beneficiare e - tema progettuale ancor più arduo, ma affascinante - un elemento singolare e distintivo che concorrerà a caratterizzare, nella sua organica e poliedrica integrazione, la qualità “unica” di quel territorio e il racconto ammaliante di tutta la sua storia;

iii.)- l’inserimento del valore delle coste e la salvaguardia della biodiversità delle acque nell’ambito della nuova infrastruttura portuale: occorrerà evitare che il nuovo porto – pur se illustrato come un fattore di crescita economica ed occupazionale e, anzi, proprio per questo, auspicato come infrastruttura logistica necessaria –

sia percepito come l'equivalente contemporaneo dei vecchi insediamenti industriali, con medesimi od analoghi effetti di esternalità negative. Il Nuovo Porto dovrà invece saper instaurare, attraverso scelte qualitative - funzionali e compositive - sue proprie ed un suo inserimento organico nel contesto, un dialogo sapiente con tutte le differenti proprietà dei luoghi, di cui - unitamente alla straordinaria qualità dei territori - coste ed acque sono tra gli aspetti più significativi e non rinunciabili.

6. Le ZES e la riconnessione delle Aree Interne

Le Il valore di innovazione complessiva che le ZES potenzialmente rivestono è amplissimo e richiede che esse - lungi dall'essere ridotte in ambiti auto contenuti e ristretti di favore fiscale, o elevate esclusivamente a primario strumento di politica industriale e commerciale, come correntemente è inteso il loro significato - sviluppino una funzione di interesse generale ben più ampia, costituendosi quali vertici di una maglia, fitta ed espansiva, che attraversa i territori e li annoda secondo intermodalità e trasversalità, fungendo da tessuto connettore per l'intera macro-area del Mezzogiorno. Così da assurgere alla dignità di veri e propri "Nodi Territoriali", propulsori di attività e innovazione, a cui ancorare circuiti di sviluppo efficaci per contrastare la marginalità economica e il degrado demografico e sociale. Capaci, al tempo stesso, di raccordare le Aree Interne secondo densità, intermodalità e trasversalità, in una sapiente tessitura di connessione, comunicazione e valorizzazione di Nuovi Modelli e Stili di Vita.

Analogamente limitativo sarebbe considerare il *Southern Range* come una mera via di "transito facilitato" che percorre l'intero Mezzogiorno, trascurando le enormi potenzialità di ricadute diffusive sulle integrazioni territoriali, socio-economiche e culturali delle vaste aree che esso attraversa e contiene.

A realizzare questa finalità il "Progetto di Sistema" deve dare un decisivo contributo, degno di un "Piano Organico ed Efficiente di Interesse Generale", al quale le singole realtà territoriali possano con fiducia guardare, per collegare una specifica strategia al fine del razionale e buon utilizzo dei Fondi Strutturali della Politica di Coesione, finalmente orientati a concorrere localmente al completamento del disegno strategico nazionale.

Le Aree Interne, che sono sottoposte attualmente in Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia ad un processo di vera e propria desertificazione, diventano, se strutturalmente coinvolte dalla riorganizzazione organica dello spazio dell'"Esagono", naturali beneficiarie delle occasioni di sviluppo che si possono attivare, in connessione alle molteplici forme di trasversalità ed intermodalità che il progetto promuove. Un esempio: nel Corridoio che unisce le ZES di Napoli e Bari, nell'ambito del previsto Corridoio Trasversale Tirreno-Adriatico, i territori contrassegnati dalle dodici stazioni della Napoli-Bari - dislocate tra Irpinia, Sannio e Murge e funzionali alle ZES - si prestano in automatico ad interventi infrastrutturali naturalmente adatti a rivitalizzare borghi e territori delle Aree Interne. Del pari altri territori sono resi organicamente complementari e funzionali, attraverso la identificazione di *enclave* da organizzare in "Filiere Territoriali Logistiche (FTL)" che si aggiungono a quelle già identificate (nell'area Torrese in Campania, nella Valle del Crati in Calabria, nell'agro metapontino in Basilicata), con la prospettiva di favorire circuiti di sviluppo efficaci per contrastare il progredire della marginalità economica e il degrado demografico e apportare concretamente tutti quei decisivi benefici che il "Progetto di Sistema" assicura.

Attivare molteplici relazioni interne all'area del Mezzogiorno C&I e, mediante una sapiente tessitura, potenziarla e - connettendola - valorizzarla è il solo vero modo per contrastare anche la fragilità e la crescente marginalità di estesi territori. Tali - fragili e marginali - essi permarranno, finché non si guardi - a partire dalle loro aree metropolitane di riferimento, già avviate a potenziarsi con nuovi saperi e competenze, risorse culturali e produttive, infrastrutture materiali e immateriali - integrandosi in un "Sistema Generale" come "contenitore strutturato organico", da sviluppare e integrare con ulteriori organici "Progetti" sistemici complementari, obbligatoriamente finalizzati ad un duplice interesse: quello delle Comunità direttamente coinvolte e quello generale. Tutto ciò al fine di valorizzare al meglio le risorse, potenziali ma "inagite", disperse ed irrelate, che nel Mezzogiorno si trovano con dovizia: porti, interporti, eccellenze universitarie, centri di ricerca, eccellenze industriali e produttive (turismo, aerospazio, automotive, agroalimentare, abbigliamento: solo per citare le più evidenti).

7. La mitigazione dei rischi ambientali attraverso il decongestionamento territoriale

Per sua logica il Progetto di Sistema può essere piegato a fornire ulteriori esternalità. Ciò è evidente se adottiamo il sempre più cogente approccio a valutare le sistematiche e spesso confliggenti relazioni della società con la dimensione del "mondo-natura", che ci ricorda anche implacabilmente il suo latente dominio e il fatto che ad esso dobbiamo adeguare il nostro "mondo- società".

Si colloca in questa prospettiva la dimensione "rischio" che - abbinato al territorio - rappresenta un ingrediente fondamentale, centrato sui molteplici aspetti della fragilità ambientale che caratterizza l'intero Paese e in particolare il Sud; qui si concentra il massimo rischio vulcanico e molto intensamente quello sismico considerato che, per quest'ultimo, l'Appennino Centro-Meridionale è certamente l'area a maggior rischio in Italia con una gradazione che aumenta andando verso Sud e che raggiunge il suo massimo in Calabria e intorno allo stretto di Messina, per scendere fino all'estremo Sud della Sicilia.. Analoga intensità con l'esigenza di indispensabili interventi si prospettano per la messa in sicurezza del territorio dal rischio ideogeologico e di alluvione.

La gradazione del rischio vulcanico è acutissimo in Campania (Campi Flegrei e area vesuviana), dove è massima la potenziale intensità dei danni economici, sociali ed umani che incombono; e per fronteggiare i quali la assicurabilità dell' evento catastrofico a copertura di un impatto economico devastante è impossibile ad attuarsi se non prevedendo una mutualizzazione del rischio, da predisporre ovviamente *ex ante* a copertura di costi ingentissimi e prolungati nel tempo. Nel caso specifico la mutualizzazione è problema di tale rilevanza da richiedere una soluzione a scala di Unione Europea. È del tutto evidente che tecnica attuariale, urbanistica, economia e diplomazia debbono incontrarsi e concorrere a definire una soluzione complessa, sostenibile nel lungo periodo. Che tutto ciò non sia avvenuto (ed è improbabile che avvenga) rimanda alla debolezza di un livello politico, il solo abilitato a dichiarare l'emergenza che investe oltre un milione di individui, in cui il decisore designato avrebbe la responsabilità di agire razionalmente, come operatore avverso al rischio, pur essendo sostanzialmente privo di attendibili previsioni rispetto a ipotesi di un evento catastrofico, del quale può invece pienamente valutare l'impatto economico e sociale. Di fronte ad una dimensione del rischio, e ad una incertezza che non potrà mai tradursi in un attendibile equivalente

di certezza, la politica avrebbe l'onere di avviare fin da ora (il più possibile unanimemente) con razionalità quello che dovrebbe altrimenti poi dover implementare in una tempestosa e drammatica emergenza.

All' apparente impossibilità di fornire valide soluzioni le indicazioni strategiche del Progetto di Sistema, offrono possibili valide alternative alle fragili intenzioni del piano ufficiale, favorendo un innovativo indirizzo di assetto territoriale, che consente, e promuove, la connessione ed accessibilità di territori anche distanti tra loro, a ciò abilitati dalle tecnologie informatiche integrate da una razionale attività di infrastrutturazione strategica di stampo tradizionale.

Nel caso della area metropolitana flegrea - quella a massimo rischio a livello UE - il rischio vulcanico può essere efficacemente mitigato solo diminuendo drasticamente la residenzialità nelle aree a ridosso del vulcanismo esplosivo. A tal fine, Il costituendo corridoio AV/AC Napoli-Bari, oltre ai vantaggi di riconnessione delle aree interne già ricordati, offre una prospettiva importante di mitigazione progressiva dei rischi, se utilizzato **per** favorire il decongestionamento delle aree interessate, orientando lo sviluppo metropolitano di Napoli nella direttrice nord-orientale verso nuovi insediamenti. Da rendere attrattivi - risultato che può fin d'ora essere messo in cantiere - trasferendovi opportunamente funzioni pubbliche e incentivando un riorientamento significativo di attività produttive private.

Un capitolo di estrema rilevanza è poi quello delle bonifiche di aree particolarmente inquinate che, nel Sud, si caratterizzano come un rischio ad altissimo impatto economico e sociale. che investe Bagnoli e Taranto, entrambi oggetto degli effetti remoti o attuali dell'insediamento siderurgico.

A Bagnoli, dopo una prima falsa partenza, la bonifica è tutta da rifare. A trenta anni dalla "dismissione" gli interventi sono ancora ampiamente controversi, a partire dalla rimozione della "colmata" fino a ieri prevista e oggi posta in discussione e per la cui eventuale realizzazione si prospetta un innovativo, non invasivo ecodrenaggio ad opera di Finmeccanica. A bonifica avvenuta, il rischio vulcanico impone massima riduzione se non azzeramento della residenzialità.

Alla eredità senza requie dell'ITALSIDER di Bagnoli, il caso ILVA a Taranto si propone con drammatica emergenza e urgenza produttiva finanziaria e sociale da affrontare in chiave di risanamento ambientale e salvaguardia produttiva e del lavoro. Un difficile compromesso che comporta l'integrale decarbonizzazione dell'attuale impianto e la transizione tecnologica dal carbone al gas e all'elettricità della tecnologia ad idrogeno. Tutto ciò in un contesto "vivo" opposto alla ibernata situazione partenopea e che registra in positivo accanto al dramma ILVA la bonifica del Porto, sede di una delle ZES più rilevanti (oggi la più operativa) del meridione.

Sul versante delle bonifiche tante sono le aree meridionali, tra esse di assoluto rilievo è quella del bacino del fiume Sarno, un parco naturalistico oggetto di un pesante inquinamento industriale (il distretto conciario di Solofra), che sarebbe vocato ad essere un importante attrattore turistico di grande interesse ambientale.

IV. LA SECONDA OPZIONE ESSENZIALE: LA RIDEFINIZIONE DELLA MOBILITÀ A GRANDE SCALA

1. La scelta fondamentale: “Roma-Catania, tre ore e mezzo”

Collegare la Sicilia all'Italia e ricongiungere Nord e Sud del Paese con due percorsi di pressoché equivalente durata (“3 ore e 10' da Roma a Milano” e “3 ore e 30' da Roma a Catania”) significa puntare ad un equilibrio complessivo territoriale italiano totalmente nuovo. L'AltaVelocità/AltaCapacità “senza soluzione di continuità” Milano-Roma-Catania non costituisce solo l'asse portante per imprimere un cambio decisivo alla mobilità inter-territoriale dell'intero Paese, ma è una scelta di fortissimo significato anche simbolico. L'“Isocronia del collegamento fra Roma-Milano e fra Roma-Catania” determinerebbe il “valore” - anche tangibile - della “parità territoriale e funzionale” dell'intero Paese; una parità atta a segnare un'epoca di vera rinnovata Unità, in una realtà messa finalmente in condizione di funzionare e vivere, nel suo insieme, come “organismo unitario”.⁷

Il fattore decisivo, rappresentato dalla estensione e dal rafforzamento della Rete di Mobilità da e per l'Italia Continentale nel senso della AltaVelocità/AltaCapacità, porterebbe l'Italia a fruire di una dinamica di mobilità e di sviluppo socio-economico, che si è già realizzata da tempo in altri ambiti europei, come mostra il decisivo mutamento apportato in Francia ai rapporti fra Parigi e la regione Provenza-Costa Azzurra (mutamento che data da ormai 50 anni!), e le connessioni più recenti in Spagna (che datano comunque dal 1992!), nel collegamento fra Madrid e Siviglia, che hanno segnato il grande rilancio di una Regione (l'Andalusia), che appariva avviata a un inarrestabile declino.

Si tratta di un obiettivo concreto, *i.)* perfettamente attuabile, da subito, sul piano tecnico, economico-finanziario, giuridico-amministrativo, imprenditoriale - e *ii.)* la cui realizzazione sarà compiutamente fruibile da parte degli utenti entro il 2026. A tale scopo sarà necessario *in primis* concentrarsi sulle due “Tratte” del percorso, che contengono i due “fuochi critici” della Linea Roma-Catania, dove ottenere il collegamento veloce, continuo, sostenibile, stabile, sicuro e ininterrotto: *i.)* la “Tratta Salerno-Reggio Calabria”, mediante una “Nuova Galleria” da realizzare in corrispondenza del tratto tirrenico-lucano della Linea; *ii.)* la “Tratta Reggio Calabria-Catania”, da considerare come parte integrante dell'AV/AC Roma-Catania, mediante la costruzione del “Ponte sullo Stretto”. In una prospettiva temporale più ampia, si potrà provvedere all'adeguamento dell'intero percorso con il quadruplicamento ferroviario tra Salerno e Reggio Calabria, che consentirà al Sud Italia di eliminare del tutto il *gap* con il resto del Paese.

Per ottenere un tale risultato è pertanto indispensabile il collegamento “stabile, sicuro, senza soluzione di continuità e sostenibile” tra Calabria e Sicilia, come parte integrante dell'AV/AC ferroviaria e autostradale.⁸

⁷ “Per andare da Roma a Catania si impiegano da 9h e 14' a 12h e 15' (a seconda dagli orari di partenza), quasi esattamente dal “triplo” al “quadruplo” del tempo di percorrenza necessario da Roma a Milano: da 3h 10' a 3h e 40'.

⁸ “Il Ponte sullo Stretto darebbe nuova centralità all'Italia anche nella logistica del Mediterraneo”, in “Corriere della Sera”, 30 dicembre 2020.

2. Il “Collegamento Reggio Calabria-Messina” attraverso il “Ponte sullo Stretto”: Sostenibilità e Fattibilità, Compatibilità Giuridica e Funzionalità Tecnica.

Il collegamento stabile tra Reggio Calabria e Messina, necessario alla realizzazione della “Roma-Catania, tre ore e mezzo”, richiede la realizzazione del “Ponte sullo Stretto”⁹.

È da premettere, sottolineandolo con grande chiarezza, che il “Progetto” dovrà sottostare all’obbligo di produrre “a priori” la dimostrazione - fornendo tutte le garanzie, teoriche e sperimentali, e certificandole - della sua capacità di poter conseguire tutte le prestazioni attese, nella comparazione con opere molto simili, già sperimentate e attuate. Tutto ciò fa perdere significato ed interesse per la soluzione precedente a campata unica di 3.300 m (“Progetto Originario”), e milita “a favore di una soluzione certa” nel filone delle scelte sperimentate, razionali, ponderate e di sicuro successo (“Progetto Rivisitato”).

Il “Progetto” - “Originario” - è stato necessariamente rivisitato alla luce di queste considerazioni e di quelle ulteriori richieste dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - come “condizioni di approfondimento” a una valutazione positiva definitiva dell’Opera - tenendo conto, nel disegno strutturale rivisitato, dei progressi scientifici e tecnologici fino ad oggi intervenuti. Questi, a loro volta, hanno consentito di spostare il posizionamento del Ponte più a Sud, permettendo in tal modo di apportare e conseguire ulteriori importantissimi e decisivi benefici al *Progetto Complessivo* - “Progetto Rivisitato” e suoi “indotti” - su più e diversi piani:

i.) della “Sostenibilità Generale”, consentendo di realizzare un Ponte ad essa ben più adeguato sotto ogni profilo, di cui – qui di seguito – sintetizziamo in breve alcuni degli elementi più significativi:

.a) “*Ambientale*”, anche in riferimento al suo “impatto” (*Impact*): con questa soluzione, infatti, si risolverà alla radice, azzerandolo, un grave *vulnus* del “Progetto Originario”, riferito al problema della compatibilità ambientale, non più coinvolgendo col “Progetto Rivisitato” la zona sensibile di Ganzirri, by-passando la riserva naturale di Capo Peloro, sul cui utilizzo, peraltro, non è mai stato emesso - né è mai esistito - alcun parere conclusivo positivo rilasciato dalle Autorità competenti;

.b) “*Funzionale*”, in particolare per quanto riguarda la sua “garantita praticabilità ininterrotta continua” e per la “sicura percorribilità ferroviaria” (*Service-ability*);

.c) “*Sociale*”, in quanto forte connettore di Comunità da sempre “naturalmente separate” e, con la sua attuazione, facilitatore di scambi - culturali, sociali e economici -, infine, complessivamente più accettabile da parte delle Comunità locali;

.d) “*della Sicurezza*”, in generale (*Safety*) e di una fortemente aumentata *stabilità strutturale* complessiva (*Structural Stability*), con conseguente pressoché totale azzeramento delle oscillazioni orizzontali provocate dai venti;

.e) “*Gestionale*”, per la ben maggiore previsione di utilizzo, dovuta alla assai più elevata razionalità del sistema territoriale generato e per i molto più contenuti costi di manutenzione;

⁹ La recente sentenza della Corte Costituzionale, che respinge *in toto* le tesi del Consorzio vincitore dell'appalto, consente allo Stato, mediante i suoi concessionari FS e ANAS, di ripartire con decisione per realizzare “da subito” il collegamento.

.f) “Economico” e .g) “Finanziario”, in particolare per quanto si riferisce all’ “economia dei costi”, che, grazie alle soluzioni innovative recepite, diminuiscono drasticamente, passando dai 4,5 Mld di € definiti per l’importo dei lavori del “Progetto originario”, al 1,750 Mld di € necessari per attuare oggi il “Progetto Rivisitato”;

ii.) del conseguente raggiungimento di un elevatissimo livello di compatibilità ecologica;

iii.) di una ben più razionale funzionalità complessiva dell’intero sistema territoriale e delle sue infrastrutture della Mobilità;

iv.) di una ben maggiore “integrazione metropolitana” Reggio Calabria- Messina, con conseguente apertura di scenari decisivi per il loro futuro e i loro già possibili immediati benefici.

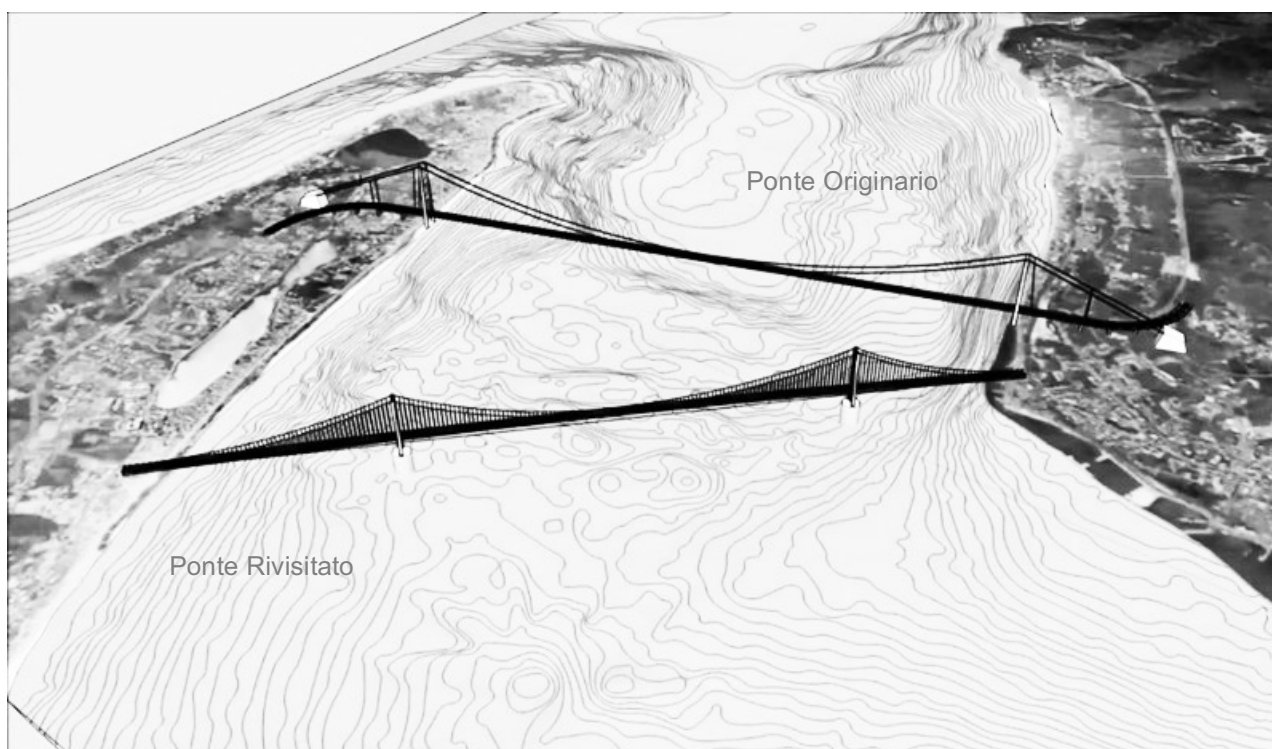
Più in particolare, a chiarimento delle cause che hanno consentito questa decisiva condizione di sviluppo migliorativo del Progetto, vengono qui illustrati due dei più rilevanti progressi scientifici e tecnologici intervenuti al riguardo in questi ultimi recenti decenni:

a.) gli “acciai speciali” di nuova generazione – che, assai più leggeri e performanti, hanno consentito di migliorare sensibilmente le prestazioni statiche e strutturali di tutto il “Ponte Rivisitato”; in particolare, di ridurre (da 1,24 a 0,82 metri) il diametro dei cavi di sostegno dell’impalcato e di conseguenza il peso - quindi il costo - dell’intera Opera;

b.) le “nuove tecnologie per la realizzazione delle piattaforme petrolifere *off-shore*” - che hanno avuto uno sviluppo di possibilità tecniche e applicative notevolissimo, con una evoluzione di cui hanno goduto le fondazioni con pile in alveo dei Ponti Sospesi, di cui il Ponte sullo Stretto è un caso di “eccellenza”. Per la realizzazione di Grandi Ponti, infatti, questa evoluzione ha fatto prevalere, nel mondo, la scelta imperniata su soluzioni progettuali fondate su pile in alveo: il *trend* di sviluppo nella applicazione di queste tecnologie a queste Grandi Opere è confermato globalmente, in quanto esse consentono: *i.)* di affrontare casi precedentemente valutati “impossibili”, avendo ampliato in misura esponenziale - con l’utilizzo di grandi strutture fondate su pile in alveo - il campo di soluzione di collegamento fra territori distanti fra loro e separati dalle acque; *ii.)* di consentire grandi risparmi negli investimenti e nelle spese di gestione.

Questa soluzione, oggi, permette di collocare, nel caso delle acque dello Stretto, alle profondità necessarie e su rocce geologicamente stabili, le fondazioni adatte a sostenere le due grandi strutture verticali del Ponte, così da poterle avvicinare fra loro (2.005 metri di distanza reciproca, rispetto ai 3300 metri del “Progetto originario”), ma – paradossalmente - con la struttura “Rivisitata” più leggera, meno impattante e più corta, che consente di attraversare sullo Stretto una distanza maggiore “sul mare” (4 km. con il “Progetto Rivisitato”, a confronto di 3,3 Km consentiti dal “Progetto Originario”), ottenendo così gli straordinari benefici descritti.

Si arriverà così a Messina, a 44 metri sul livello del mare, e si proseguirà con l’AV/AC ferroviaria e l’Autostrada verso Catania, da dove si proseguirà, a est, per Palermo e, a sud, verso Malta, completando in tal modo - finalmente – il Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” e rendendo possibile da subito il Corridoio “Baltico-Mediterraneo”.

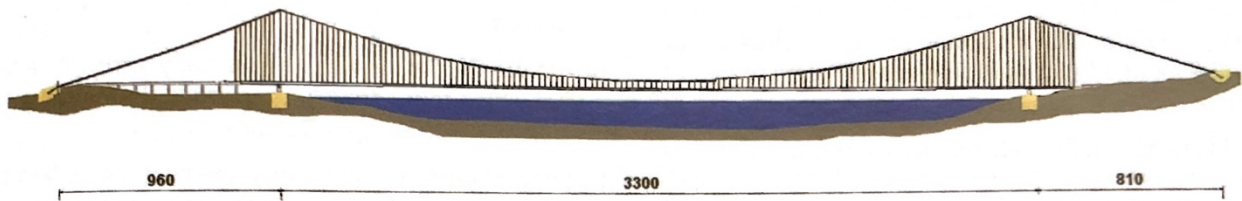


Non ci si deve sorprendere del fatto che i costi di realizzazione dell'Opera in sé si siano ridotti - dai 6 Mld di € degli studi di fattibilità del 1986, ai 4,25 Mld di € del Progetto a base di gara del 2004, ai 4,5 Mld di € degli Importi dei Lavori definiti con il Consorzio d'Imprese, vincitore della gara per la realizzazione delle Opere - al 1,75 Mld di € del "Progetto Rivisitato"¹⁰, elaborato a seguito delle ottimizzazioni apportate a partire dal 2004 dal Presidente del Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina, e avallata dai principali progettisti di ponti sospesi - italiani e internazionali - riuniti al congresso di Kyoto nel corso della loro Associazione Scientifica Mondiale. In particolare, l'esame dell'insieme delle opere realizzate nelle ultime due decadi ha individuato un *trend* progettuale che ha indiscutibilmente privilegiato la tipologia del "ponte a tre campate", con un rapporto dimensionale tra campata centrale e campate laterali di "a-2a-a", come nel caso prototipale del ponte Akashi Kaikyo in Giappone. Seguendo questo indirizzo realizzativo, trova assoluta conferma, per il collegamento sullo Stretto di Messina, il disegno progettuale ormai ampiamente collaudato (oltre 50 i casi già realizzati nel Mondo, soprattutto nel *Far East*) di un analogo "ponte a tre campate" (il "nostro Ponte" manterrebbe, in ogni caso, il primato di "ponte a campata più estesa del Mondo"), di lunghezza totale di 4.000 m, con una campata centrale di 2.005 m - rispetto ai 3300 m del "Progetto Originario - e due campate laterali di 1.000 m. ciascuna.

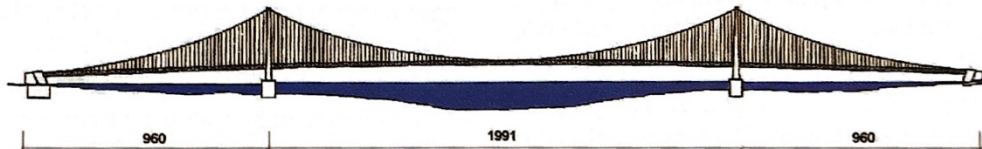
Per una comparazione di sintesi, qui di seguito sono stati riportati - in sequenza – gli schemi di sezione longitudinale dei 3 Progetti: Progetto Originario Ponte sullo Stretto (1992), Progetto Ponte Akashi (1998), Progetto Rivisitato Ponte sullo Stretto (2008).

¹⁰ A conferma che il Ponte di Messina, comprensivo della galleria di collegamento con la ferrovia AV e le autostrade siciliane, non supererà i 2Mld di € sta la constatazione che, esaminando i costi degli ultimi ponti costruiti, soprattutto in Giappone e in Cina, che hanno dimensioni simili al nostro, si rileva che i loro costi si aggirano intorno a 1,5-2 Mld di €. ciascuno.

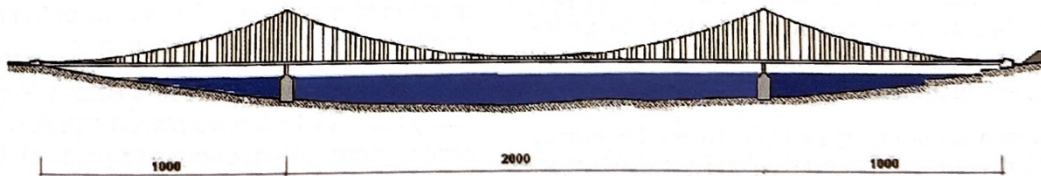
Progetto Originario Ponte sullo Stretto (1992)



Progetto Ponte Akashi (1998)



Progetto Rivisitato Ponte sullo Stretto (2008)



Su questo punto, dunque, è importante rilevare, che - rispettando *in toto*: i.) i Documenti “Indirizzi Progettuali e Deliberazioni per il Progetto Preliminare” e “Fondamenti Progettuali e Prestazioni Attese per l’Opera di Attraversamento”; e ii.) rispondendo compiutamente alle richieste di approfondimento contenute nel “Parere Favorevole Condizionato”, espresso in data 10/10/1997, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - era stata studiata nel 2004 dal “in allora” Presidente del “Comitato Scientifico della Società Stretto di Messina” prof. Remo Calzona l’ipotesi progettuale che ne soddisfaceva tutte le indicazioni, e che con i suoi successivi sviluppi progettuali si è definita nel suo conseguente “Progetto Rivisitato del Ponte sullo Stretto”. Progetto oggi totalmente completato e “perfetto”, per concludere positivamente, nei tempi necessari allo scopo, il suo *iter* amministrativo di “approvazione”, esso risulta “complessivamente molto migliorativo” rispetto al “Progetto originario” presentato nel 1992.

In conclusione, e lo sottolineiamo: FS e ANAS - entrambe concessionarie del “Progetto del Ponte sullo Stretto”, unitamente alla Regione Siciliana e all’omologa Regione Calabria - sono nelle condizioni e possono garantire grazie al “Progetto - da loro stesse - Rivisitato”: I.) in riferimento ai tempi, di avviare immediatamente i lavori e realizzare l’Opera nei termini di tempo previsti per un suo completo utilizzo di persone e merci **entro il 2026**; ii.) in riferimento agli investimenti, di provvedere ad essi **direttamente dai propri bilanci**, senza la necessità di ricorrere al Recovery Fund, al fine - anche - di evitare pericolosi contenziosi con l’UE. Tutto ciò potrà avvenire nel quadro più completo della Sostenibilità Generale, e in totale coerenza con gli indirizzi espressi dal Nuovo Governo con la costituzione dell’apposito Ministero della Transizione Ecologica.

3. L'impossibilità del *Tunnel*

A seguito delle conoscenze acquisite nella costruzione dei grandi ponti dell'ultimo ventennio, del progresso scientifico, dello sviluppo delle tecnologie e della disponibilità di nuovi materiali, mezzi d'opera e macchine moderne per la costruzione, l'evoluzione progettuale del Ponte sullo Stretto rimanda ad un *check* tecnico-scientifico attento, atto a controllare se non esistano soluzioni di maggiore sicurezza, affidabilità e di minor costo, cominciando a confrontare le proposte progettuali sulla base della fondamentale analisi dei costi e dei benefici.

Quanto all'ipotesi del *tunnel* sottomarino, è certamente vero che, in generale, le linee ferroviarie e le autostrade utilizzano le gallerie per attraversare i monti e le colline. Ciò costituisce la normalità tecnica soprattutto in Paesi come l'Italia, la Svizzera, l'Austria, il Giappone e in parte la Francia e gli Stati Uniti. Esistono però dei casi, proprio in questi Paesi, in cui le gallerie o i *tunnel* non possono essere utilizzati, in presenza di faglie attive sotto il livello del mare o dei fiumi. In questi casi si è fatto ricorso ai ponti, in quanto essi hanno contatti con il terreno solo nelle fondazioni dei pilastri, mentre il tunnel può essere tranciato lungo la faglia. Che il tunnel sia del tutto improponibile in presenza di una faglia sismica, lo dimostrano l'esperienza di San Francisco, dove fra il 1933 e il 1937 il primo di questi ponti - il *Golden Gate Bridge*, per molti anni il più lungo ponte sospeso al mondo - fu realizzato per attraversarne la baia, che si trova nei pressi della grande faglia di Sant'Andrea; e l'esperienza opposta di New York, che ha costruito il tunnel sotto lo Hudson, in relazione alla del tutto opposta natura del sottosuolo e del rischio sismico.

Si è capito da oltre un secolo che, in presenza di faglie attive sotto i fiumi o il mare, è sconsigliato realizzare *Tunnel*, in quanto un malaugurato evento sismico di media rilevanza può comportare danni enormi alle persone e alle cose. La rottura della galleria con relativa entrata dell'acqua non può essere nemmeno ipotizzata in via probabilistica, in quanto contraria alla sicurezza secondo la normativa italiana. Nessun progettista o Istituzione dello Stato può sottoscrivere un progetto che contrasti tale normativa.

La proposta di *Tunnel* subacqueo della Saipem non è stata approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per varie ragioni, la più importante delle quali consiste nel fatto che le acque che attraversano lo Stretto - che, ricordiamolo, connette due mari, lo Jonio e il Tirreno, e la cui regione è interessata da un complesso sistema di faglie attive, dove coesistono su brevi distanze regimi tettonici diversi - si muovono con fortissime correnti, a quote differenti e contrapposte - da Nord a Sud e viceversa -, sottoponendo il manufatto a violentissimi e ripetuti *stress*, che andrebbero a danneggiare irreparabilmente la struttura.

Oltre alle considerazioni sopra esposte, si aggiunga che un ponte (quale quello in esame) con periodo di oscillazione di minuti è in grado di assorbire la durata - in secondi - del periodo di oscillazione del terremoto, come dimostrato in Giappone in occasione del terremoto di Kobe. Il Ponte Akashi ha resistito al terremoto di Kobe del 1995, che ha prodotto solo modesti spostamenti sul manufatto. La stessa eccezione si è verificata per attraversare il Bosforo in Turchia in presenza di faglie attive e sotto il mare; sono stati infatti realizzati due ponti spettacolari dalla ditta italiana Astaldi nella città di Istanbul. La situazione dello Stretto di Messina è analoga ai casi sopra riportati, con in più la possibilità del maremoto, come successo nel 1908, che aumenterebbe il pericolo di invasione del *Tunnel* da parte delle onde provocate dal fenomeno.

4. Il ridisegno della mobilità interregionale e la maglia calabro-sicula

Come si è dianzi ricordato, la immediata e rapida realizzazione del Corridoio ferroviario AV/AC Napoli-Bari assume una rilevanza strategica, per la messa in comunicazione “trasversale” dei due vertici superiori dell’Esagono, con le positive conseguenze sulla rivitalizzazione delle Aree Interne ed il decongestionamento della conurbazione metropolitana campana.

Il rafforzamento previsto della tratta Salerno-Reggio Calabria favorirà a sua volta una più netta diversificazione funzionale dei due percorsi della mobilità: quella delle persone, condotta prevalentemente lungo la costa tirrenica; quella delle merci, avviata lungo la trasversale calabra a completamento dell’asse ferroviario jonico. Riprendendo vecchi tracciati sulla direttrice Reggio Calabria-Catanzaro-Sibari-Taranto, la linea Gioia Tauro-Paola-Rende si collega alla Filiera Territoriale Logistica (FTL) della Valle dei Crati, raggiunge la costa jonica, per proseguire verso Taranto, Bari e il Nord, individuando una seconda bretella di collegamento deputata prevalentemente al traffico più lento delle merci.

A sua volta, l’AV/AC Roma-Catania - Ponte sullo Stretto compreso - e le due “bretelle” ferroviarie risalenti sull’asse tirrenico e jonico - già descritte - sono componenti di una complessiva ridefinizione della mobilità nei territori interregionali e regionali dell’ambito calabro-siculo. Ridefinizione che, oltre a macro interventi in proiezione esterna (porti, aeroporti), comporta il completamento ed il sostanziale *upgrading* delle reti interne:

- i.) la rete ferroviaria AV/AC e non - “metropolitana regionale” per residenti, operatori, pendolari, turisti - con connessioni ad alta qualità, capacità e confortevolezza -, e merci;
- ii.) la rete autostradale e stradale - che attende il completamento, in Sicilia, della Gela-Castelvetrano e della Palermo-Agrigento, e, nel Continente, della jonica Reggio Calabria-Taranto.

Il ridisegno dell’assetto autostradale, così definito, sarebbe reso immediatamente possibile in termini di sostenibilità economico-finanziaria da un nuovo, più equo e virtuoso meccanismo di copertura degli investimenti ancora da sostenere (“privati”) e di rientro di quelli già sopportati nel passato (“pubblici”): ciò mediante la costituzione di una “società a maggioranza pubblica”, che attraverso un equilibrato ricorso a forme di pedaggiamento scalare - distinguendo fra “locali” e “terzi”, ma altresì azzerando l’esenzione tariffaria indiscriminata, ingiustamente posta a totale carico dell’intera collettività, utenti e non utenti della mobilità, fasce deboli comprese - produca un immediato flusso di risorse da reinvestire in ulteriori interventi necessari.

Va anche osservato che la coesistenza degli assi di mobilità (ferroviaria e autostradale) favorisce la ricerca delle soluzioni tecniche più efficaci, in grado di garantire la massima frequentazione in promiscuità delle reti esistenti (con particolare riferimento a quelle ferroviarie) da parte di vettori capaci di offrire servizi diversi (treni come metropolitane), e di muoversi entro reti diverse (treni su linee a diverso scartamento, tram che, in ambito urbano e suburbano, corrono anche sulla rete ferroviaria). Un diverso riutilizzo di sedi ferroviarie e stradali può garantire la compresenza di vettori differenziati, risolvendo alcune intermodalità e prevedendo interscambi distribuiti in modo diffuso lungo i tracciati lineari di superficie.

5. La formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto

La realizzazione del Ponte a servizio integrato su gomma e su ferro comprensivo dell'AV/AC Roma-Catania avrà conseguenze nel breve periodo (a partire dal 2026) di vastissima portata, tutte decisive, che, a partire dalla determinante spinta al completamento della Infrastrutturazione della Mobilità delle Regioni coinvolte, si riverbereranno del tutto positivamente su una organica e completa organizzazione del Territorio, capace di garantire le condizioni di avvio per il formarsi di una vera e propria Città Metropolitana dello Stretto (ME/RC). Essa troverebbe proprio nel "raccordo fisico reale e compiuto" Sicilia-Calabria la ragione di un nuovo e articolato organismo territoriale, con prospettive di evoluzione di straordinario impatto internazionale, tutto da sviluppare nelle sue potenzialità di beneficio: *i.) per tutta la Comunità che su quei territori abita, e ii.) per la positiva conseguente capacità di attrazione di culture e risorse da tutto il Mondo.*

Quali primi "simboli" di questa prospettiva di evoluzione di una "nuova centralità", potrebbero trovare - da subito - l'atterraggio più utile e logico, anche quali "simboli" di questa Nuova Città dello Stretto, le strutture ingegneristiche avanzate di un Nuovo Politecnico per ricerca formazione e trasferimento tecnologico sui Nuovi Materiali, la Fluidodinamica, le Nuove Energie, destinate all'immediato servizio della realizzazione e della manutenzione del Ponte e delle infrastrutture di mobilità connesse.

6. L'applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria

Il Rinnovamento della Mobilità, con l'adozione di energia elettrica prodotta da celle a combustibile, consentirà di sostituire i treni alimentati da motori diesel con treni ibridi a idrogeno verde, ottenuto da rifiuti solidi. Questa tecnologia innovativa trova positiva conferma negli studi avviati per iniziativa delle Ferrovie dello Stato (R.F.I., Trenitalia) e del Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione, tramite Convenzioni con tre Università (Sapienza, Cosenza, Mediterranea di Reggio Calabria).

I risultati di questa ricerca sono molto incoraggianti, per la possibilità di sostituire i motori diesel con celle a combustibile e batterie nei convogli; possibilità che, già in avviata sperimentazione sulle linee non elettrificate della rete calabrese, apre a nuovi scenari strutturali strategici.

V. LA TERZA OPZIONE ESSENZIALE: I CLUSTER TERRITORIALI INNOVATIVI INTEGRATI

1. Il Cluster

Il *Cluster* è stato proposto come "*a new shape for the community*", in quanto definisce un modello, organizzativo e progettuale, dello spazio e del territorio, fondato non sulla mera addizione tipologica di funzioni entro uno spazio isotropo, ma su una maglia fitta di aggregazioni, dalle funzioni variegata, dotata di struttura ben definita, aperta alla complessità delle relazioni interne ed esterne fra diverse scale, suscettibile di continue trasformazioni dinamiche. Un assetto strutturato e complesso, dai confini mobili, ma legato altresì alla concretezza di un ben definito radicamento territoriale e all'esperienza conclusa dell'unità spaziale, della vita che vi si svolge, della percezione che se ne ha, a tutti i livelli di aggregazione.

Il “Progetto di Sistema” si orienta perciò alla costruzione di “Sistemi locali multidimensionali”, intesi come “Cluster Territoriali Innovativi Integrati”, che uniscono forme avanzate di economia - agricola, manifatturiera, di servizi -, alta qualità di lavoro e formazione, con un capitale stabile di istituzioni di conoscenza e ricerca, attività e competenze dedicate alla innovazione tecnica e sociale, modelli organici di residenza, permanente e temporanea, risorse sicure ed agevoli di mobilità e comunicazione, materiale e digitale. Veri e propri “motori di terra” dello sviluppo, che sostengono la trasformazione delle aree di insediamento e rispondono nel modo più adeguato all'esigenza di coesione territoriale, auspicata in sede europea. L'insediamento di Nuovi Modelli Territoriali realizzati attraverso i *Cluster* fornirà quella propulsiva “riconnessione a sistema”, che è garanzia di soluzioni prototipiche e di alto valore dimostrativo, per la definizione dei Nuovi Modelli e Stili di Vita, che la transizione post-pandemica renderà inevitabili.

2. I Nuovi Stili di Vita” (Life Styles): le Interconnessioni fra “Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità/Turismo/Tempo Libero, Salute”

Nella fruizione dei territori - ad alta valenza qualitativa fisica, geografica, storica, culturale e orientati a una forte, organica e possibile trasformazione innovativa - da una parte significativa di coloro che, generalmente, fino ad ora si avvicinavano a quei territori nella logica tradizionale del “turismo” così come tradizionalmente fissata nel secolo scorso, siamo ormai di fronte a richieste di mutate attese d'uso e di coinvolgimento in quei territori, che segnano - all'interno di un diverso rapporto fra i concetti di “turismo”, “tempo libero” e “ospitalità” - i tempi come ormai maturi per il passaggio di aspettative dal sempre più obsoleto “turismo-consumo” a un sempre più atteso “turismo-benessere”, richieste conseguenti e consone alle ricerche sugli indicatori di Qualità della Vita, e di Benessere Equo e Sostenibile, già proposti in Italia da Istat-Cnel, e ripresi dai *Millennium Goals 2030* delle Nazioni Unite.

Le nuove tendenze del turismo condurranno a superare le consuetudini più estreme del turismo estemporaneo¹¹ e favoriranno nuovi “concept” dell'accoglienza e dell'ospitalità.

- hotel dotati di nuove tecnologie, che siano luoghi di lavoro con tutte le connessioni necessarie, di incontro, di residenza temporanea;
- residenze permanenti, che evolvono dalla mera ospitalità alla coresidenzialità di vita;
- produzione di luoghi, che accolgono il “nuovo” turista come concittadino intermittente, partecipe di nuovi stili di vita, nuove consuetudini e aspettative di buone relazioni con le Comunità locali.

Il riorientamento del turismo è - a sua volta - un indicatore rilevante del nuovo complessivo assetto spazio-temporale che si profila nella discontinuità post-pandemica, che richiederà di superare i primati della densità

11 Del “turismo estemporaneo” una rappresentazione critica fu data oltre settant'anni fa: “È un turista che non viaggia per acquistare esperienza, ma perché affamato di onnipresenza e di rapido mutamento in sé e per sé. Mediante la velocità si priva della possibilità di fare esperienza (tanto che ora la velocità diventa per lui la sola e ultima esperienza) . Rendendo uniforme il mondo, come sta effettivamente facendo, diminuisce in realtà il numero degli oggetti ancora degni di essere esperiti e che procurano esperienza”: Günther Anders, *L'uomo è antiquato. Vol. 1: Considerazioni sull'anima nell'epoca della seconda rivoluzione industriale*, Torino, 2003, p.137 (ed.or.1956).

aggregativa, tipica della concentrazione urbana del secolo passato, per favorire relazioni più diffuse di prossimità, stanzialità e condivisione di vita e di lavoro.

Il nuovo scenario in formazione induce infatti ormai molti a ripensare all'importanza del "dove vivere", e come considerare realisticamente le possibilità di lavoro in luoghi non consueti o complementari a quelli abituali, ma certamente dotati di caratteristiche capaci di offrire una più alta e soddisfacente "Qualità della Vita". Se si ridimensiona il peso del fattore agglomerativo della mera densità fisica, a vantaggio della concentrazione di reti di ricerca, informazione, relazioni e scambi, si accresce il correlativo bisogno di territori variegati, che costituiscano veri e propri "ecosistemi di innovazione", capaci di assicurare la qualità delle relazioni cognitive e creative; l'intensità e l'apertura della *membership* sociale; l'attrattività estetica dei luoghi di benessere, residenza, lavoro e vita quotidiana.

Queste tendenze - se riconosciute, accolte e attrezzate - possono avere conseguenze altamente positive per l'assetto territoriale complessivo, sia per i processi di riconnessione territoriale e la riduzione delle diseguaglianze fra gruppi e territori, sia per il sostegno a cambiamenti sociali e culturali di più vasta portata. Ma nulla di tutto ciò può avvenire come semplice esito deterministico dei processi in corso. E benché molte correnti retoriche si affannino a sostenere che "nulla sarà più come prima", il senso della discontinuità e della rottura, con tutte le incertezze ed i rischi che comporta, e con tutte le esigenze ed opportunità che afferma, non sembra essere stato ancora sufficientemente metabolizzato a livello di Infrastruttura del Sistema. Al fine di "rigenerare davvero la convivenza" servono nuove risorse, sia di atteggiamento culturale che di insediamento territoriale, che aprono a "Nuovi Stili di Vita e di Lavoro" - anche orientati a usi di residenzialità e cittadinanza intermittente - "e di "buon uso" del Tempo Libero" - in grado di assecondare, contemporaneamente, esigenze culturali e di svago, ospitalità/turismo, benessere e salute; esigenze tutte che richiedono lo sviluppo di "nuove forme di trasformazioni territoriali", capaci di consentire nel concreto "nuove e diverse forme di vita" e le conseguenti vivificanti ricadute socio-economiche di effetto immediato, via via sempre più rilevante nel lungo periodo, sulle Comunità coinvolte.

3. La "Tripolarità dell'Eccellenza", una esclusività del Mezzogiorno nel Mondo

I progettisti in Platone sono sovrani. Ma non è necessario fare proprie e nutrire (tardive) illusioni platoniche sulle repubbliche ideali, per avvertire come l'intero Mezzogiorno d'Italia - nonostante le contraddizioni socio-economiche drammatiche, che lo attraversano, e le lacerazioni evidenti nel suo attuale tessuto sociale - contenga "una potenzialità unica al mondo" - mai potuta concretizzarsi altrove nella storia - oggi attuabile solo attraverso il "Progetto di Sistema". Tutto ciò, per condizioni esclusive esistenti e altre del tutto nuove già illustrate nel "Progetto" - di cui costituiscono olisticamente "struttura" sostanziale - in grado di consolidare i *nuovi modelli insediativi* rispondenti alle mutate esigenze post-"Tempesta Epocale Perfetta". Una immensa potenzialità capace di generare "benessere e ricchezza", e, decisiva - da un lato - per sviluppare le fortune di tutta le Comunità insediate sui territori coinvolti e dell'Italia intera, - dall'altro - atta a fungere da magnete per concretizzare il "sogno di una nuova vita" di una larga parte dei "nuovi cittadini del mondo", anche di quelli più importanti e abbienti. Per costoro la scelta del "dove vivere" (oggi - effetto ancor più potenziato dalla post-

pandemia- "la *"più importante della nostra vita"*)¹² assume un valore assolutamente prioritario, in cui - con "effetto resiliente", a seguito delle mutate possibilità offerte dai nuovi strumenti di comunicazione materiale e immateriale combinatisi nella "Tempesta Epocale Perfetta" - perdono via via di importanza le determinanti della coesistenza fisica - stabile e immutabile - "residenzialità-luogo di lavoro", e si privilegiano scelte di "co-residenzialità" raccordate tra loro, ed orientate alla realizzazione di una vita complessiva di alta e sostenibile "qualità". Qualità consentita precisamente dall'alternarsi di periodi di residenza e di attività, coerenti con l'uso flessibile ed intermittente di luoghi che possiedono assoluta "eccellenza": i.) di collocazione geografica e climatica; ii.) di comprovata disponibilità all'ospitalità e con ampia gamma di offerta per il buon uso del tempo libero, culturale e di distensione; iii.) totalmente infrastrutturati con i più avanzati ed efficienti mezzi di comunicazione materiale e immateriale; iv) garantiti sul piano della compatibilità ecologica ambientale e dotati di attività servizi e strutture che provvedono alla buona salute.

L'intero Mezzogiorno C&I coniuga singolarità "fisica" di posizionamento e densità di straordinaria varietà geografica (mare, pianura, collina, montagna, vulcani), con un patrimonio culturale (mitico, storico, archeologico, architettonico, paesaggistico, agricolo, enogastronomico), frutto di storia, popoli, lingue, arti, istituzioni, luoghi, opere, che ne hanno contrassegnato le vicende. La sintesi è un "deposito" di eccezionale valore, riconosciuto a scala mondiale (non solo Unesco, ma tutte le più accreditate istituzioni internazionali), la cui consapevolezza piena viene raccolta dai gruppi più attivi e responsabili, ma si avverte anche nell'orgoglio sobrio delle popolazioni residenti, e nella volontà e speranza di fare delle più giovani generazioni. Questa duplice condizione di "eccellenza", nell'immediato, costituisce il punto di innesco imprescindibile per una straordinaria integrazione con tutte le innovazioni - tecniche e scientifiche e di impatto socio-economico, già espresse nelle due "Opzioni Essenziali" ai precedenti capitoli III e IV - per attuare la più "felice e visibile" trasformazione dell'intero Mezzogiorno C&I. Una palingenesi capace di dar vita a una "Tripolarità dell'Eccellenza", che faccia di quel "deposito" fisico e culturale, innervato dai motori dell'Innovazione Umana, un "Territorio di Eccellenza" - "unico" e "irripetibile altrove" - votato al "Miglior Vivere nel III Millennio".

In questo contesto è da intendere appieno la potenzialità dell'essere stata una Terra - il Mezzogiorno e (in esso) massimamente la Sicilia - storicamente "unica", che tale è rimasta, anche quando i confini del mondo si venivano ampliando e la sua conoscenza si estendeva, proponendosi come "terra dell'accoglienza e dell'ospitalità" per eccellenza, spazio dell'integrazione pacifica - "senza guerre" - delle culture, di nuovi modelli insediativi, di sempre diversi Stili di Vita. Sede di una straordinaria esperienza umana (di ben oltre 4 Millenni!), che ha celebrato lo *xénos* dei Greci, l'*hospes* dei Romani, il *dayf* degli Arabi; e - da Federico II alla Napoli del Settecento, dal Gran Tour al viaggio di Goethe ed alle Terme di Wagner - ha saputo offrire - insieme - libertà e cultura, giochi e lettere, arti e saperi, modelli di leggi e istituzioni, cibo e curiosità, tolleranza e appagamento. Ed oggi ha davanti a sé le opportunità per aprire la via di una Innovazione Umana, che faccia convergere presenze da ogni parte del mondo, affascinate dall'unicità di quello straordinario patrimonio esistente, e attratte dalla prospettiva di poter vivere in luoghi di Buona Vita e di contribuire a formare società e persone capaci, quei luoghi, di apprezzare, abitare e vivificare.

¹² La scelta di *"dove vivere"* perde via via i caratteri della necessità immutabile per assumere quelli della flessibilità e dell'intermittenza: cfr. Richard Florida, *L'ascesa della nuova classe creativa. Stile di vita, valori e professioni*, Milano, 2003.

Certo, come l'esperienza mostra - il rischio che del "patrimonio" si intenda fare un uso per così dire "a buon mercato", veicolo di boria improduttiva e di colore più o meno strapaesano, sottoposto ad impieghi riduttivi e dissipatori, o semplicemente volgarmente speculativi, non è mai assente. Questo rischio lo si contrasta attraverso un atteggiamento progettuale obbligatoriamente rispettoso della "qualità", che si nutre del passato - anche di quello più originario e mitico - ma non vuol declinarlo nei termini di una nostalgia ripiegata su se stessa, e, parallelamente, sa confrontarsi apertamente con la contemporaneità. La "nostalgia" si installa e si avvolge nel ricordo di ciò che non è più, mentre il "progetto" attinge dal "presente-che-allora-è stato" la spinta al ridisegno della relazione vitale tra le persone ed i luoghi, fra il tempo incorporato nel patrimonio e nella storia ed il tempo del futuro che sopraggiunge.

Il "Progetto" considera la "Conservazione" e l'"Innovazione" come le due leve del suo movimento - entrambe necessarie e da "agire insieme" - e tratta il "Patrimonio esistente" non come una ricchezza data - preziosa, ma statica - cui attingere passivamente, ma come un organismo vitale di riferimento e di conforto, che costituisce fonte insostituibile di significati e valori a cui rifarsi. Esso trae dalla stessa durata plurimillennaria l'incoraggiamento a generare "oggi" relazioni vitali tra passato-presente-futuro, tra persone e luoghi, nella continuità fra la presenza circoscritta e puntuale e le reti aperte al mondo.

4 . Condizioni di Accessibilità, Percorribilità, Fruibilità

Se è evidente che l'infrastrutturazione della mobilità, scorporata da un quadro organico di sistema, non basterebbe di per sé a determinare esiti complessivi globalmente positivi¹³, resta altrettanto certo - sempre nella logica del Sistema - che la mobilità è condizione prioritaria ed essenziale per favorire il *mix* fra lavoro creativo, residenza, nuovo turismo, che configura i nuovi stili di vita e sostiene i *Cluster* Innovativi Territoriali Integrati. Occorre in altri termini poter disporre di una accessibilità certa e costante, che favorisca mobilità ed interscambio in presenza, assicuri l'inserimento agevole nelle interconnessioni del cyberspazio globale e consenta di attrarre investimenti altrimenti destinati - o costretti - a scegliere altre destinazioni.

Le conclamate carenze dell'accessibilità nel territorio meridionale richiedono quindi risposte adeguate, in tempi brevi e certi, in primo luogo per garantire efficienza delle reti di telecomunicazione, che sono condizione vitale delle nuove tipologie di sviluppo del lavoro e di un connesso turismo diffuso di eccellenza. È scontato che la diffusione totale della banda larga è componente di ogni residenzialità anche temporanea, dell'industria creativa, della ricerca, nonché fattore essenziale di sostenibilità dei nuovi organismi territoriali. Scelta non meno rilevante è la soluzione rapida e stabile alle strozzature delle strutture viarie interne, per consentire il collegamento fra ambiti urbani e rurali; fra costa, collina e montagna retrostante; per migliorare l'accesso ai poli logistici maggiori (aeroporti, stazioni ferroviarie, autostrade). Si ricorda, in particolare, la necessità del collegamento veloce con gli aeroporti di Catania e di Comiso e con il Porto di Augusta, e l'ampia e stabile

¹³ Si finirebbe per riprodurre i meccanismi "della frontiera" americana, con la corsa ad Ovest della metà dell'Ottocento, e sarebbe il rovesciamento ironico di una immagine spesso abusata, quella del Meridione, e della Sicilia in particolare, come "California d'Italia". Non senza ricordare che l'insediamento di molte attività high tech sta abbandonando l'iperaffollata e inquinata California, a vantaggio di altri stati come l'Arizona o il Texas.

disponibilità degli aeroporti come scali di servizio primari, che è risorsa decisiva per attrarre in ogni stagione flussi nazionali ed internazionali di persone, mezzi e dispositivi tecnici.

A queste innovazioni locali si aggiunge il fattore, assolutamente decisivo per l'ampliamento dei circuiti di mobilità su larga scala, rappresentato dal collegamento del sistema Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria, che rompe definitivamente l'isolamento su gomma, e raccorda le presenze locali ai circuiti nazionali ed internazionali.

5. Le Proposte di Atterraggio delle Iniziative

Queste premesse sfociano nell'esigenza di definire con precisione la natura e le localizzazioni di quelle Iniziative che, per forza di emblematicità e risonanza internazionale, saranno capaci di costituire "*brand* identitario" per tutte le ulteriori Iniziative correlate, segnale di una nuova Italia, e in grado di attrarre e convogliare - in un quadro di certezza - tutte le risorse pubbliche e private necessarie allo sviluppo certo delle ipotesi di trasformazione previste, all'interno di un ampio sistema di iniziative correlate dei due settori (Pubblico e Privato) e di loro Partenariati, così come fortemente auspicato dall'UE, oltre che specificatamente evidenziato nelle schede di "proposta/riciesta" contenute nel PNRR, che attribuisce al caso la precisazione specifica "Criterio di Valutazione Positiva dei Progetti" in quanto "Previsione di Forme di Partenariato Pubblico-Privato".

Ai successivi punti "6. I Distretti e i Borghi di Vita Nova", "7. Le Industrie Creative" e "8. I Nuovi Attrattori Metropolitani Integrati" sono illustrate le ragioni, i contenuti, gli atterraggi territoriali dei prototipi scelti.

6. I Distretti e i Borghi di Vita Nova

Le argomentazioni diffusamente esposte indicano la necessità di prefigurare una "*Visione*" di una Rete organica, polifunzionale e infrastrutturata di "*Cluster Innovativi Territoriali Integrati*" che riguardino sia i nuovi "Comparti di Ospitalità" da sviluppare (ad es. il triangolo estremo della Sicilia orientale: Siracusa-Pachino-Ragusa, al di sotto della via selinuntina dell'interno), sia aree di turismo consolidato, ma oggi inadeguate ai cambiamenti in atto. Tutte - nel loro complesso - da portare al massimo livello di eccellenza internazionale, quale prototipo di riferimento della rinnovata "*qualità italiana per il III Millennio*".

Al riguardo, il "Comparto di Area Vasta" più indicato per il decollo più efficace ed emblematico dell'intera Iniziativa - da intendere come esemplare parte prototipale, , significativa del più vasto "*Cluster Innovativo Territoriale Integrato*" - appare sicuramente quello di "Naxos-Taormina-Etna": già ampiamente conosciuto a livello globale e pertanto capace di attrarre, nel quadro di una proposta radicalmente innovativa e di altissima qualità, il concreto interesse dei grandi possibili "*partners*" internazionali. E' possibile dare vita a una prima sperimentazione di grande risonanza internazionale, dove investimenti di grande scala - in sinergia o in partenariato pubblico-privato - siano fortemente attrattivi di nuove presenze, risorse e attività nazionali e internazionali, utili a fecondare una benefica stagione culturale ed economica per tutte le Comunità e i

Territori coinvolti, e, di qui, ad innescare con successo un processo espansivo sull'intero più ampio territorio coinvolto dal "Progetto di Sistema".

La proposta immediatamente conseguente è di attrezzare un sistema di Borghi "di Vita Nova", capaci di accogliere e sorreggere stili innovativi di ospitalità e turismo, di vita e di lavoro, con lo sviluppo di nuove forme di residenzialità, che consentano lavoro "di seconda generazione", turismo di esperienza e concittadinanza "intermittente".

Tali Borghi Innovativi - distribuiti lungo l'intera asta jonica, tra Pozzallo e Ali Terme- sarebbero ambiti "visibili" e "praticabili" delle nuove forme di vita, grazie all'interpretazione teratettonica, funzionale e formale, di edifici e parti costruite esistenti riscattate dal disuso e la realizzazione di strutture di trasformazione e distribuzione - agricola e artigianale -, di servizi adatti alla contemporaneità e di insediamenti innovativi compatibili, ritagliati sulle logiche dei Nuovi Modelli e Stili di Vita.

In particolare, gli elementi di assoluta qualità saranno:

- l'addizione di elementi contemporanei, destinati ad accogliere le nuove funzioni (scuole e servizi sanitari), che vertebrino il livello di sicurezza e socialità indispensabile;
- l'invenzione di tipologie funzionali e formali, che accolgano il *mix* di funzioni e la coesistenza di tempi e attività proprie alle forme di vita - familiare, lavorativa e sociale - che, di volta in volta, si vorranno promuovere;
- la definizione di modelli insediativi sviluppati sulla filigrana della grande lezione dei Maestri dell'architettura moderna del secolo passato: a partire dalle meravigliose espressioni compositive - formali e funzionali - dell'architettura (cosiddetta - assolutamente a torto - "minore"), mirabilmente restituite alla nostra attenzione da alcuni dei grandi fondatori e maestri del Movimento Moderno": da Alvar Aalto, *in primis*, che ha operato sull'"Architettura senza tempo" dei nuclei urbani-rurali storici dell'Isola; agli insegnamenti di integrazione uomo-società-natura, con l'uso sapiente della dialettica fra materiali (naturali e storici) del luogo e i prodotti artificiali dell'innovazione alloctoni - contenuti nelle realizzazioni di Frank Lloyd Wright, soprattutto a Taliesin West -; nelle riflessioni "meravigliosamente esemplari" sull'uso compositivo della dialettica irrinunciabile fra Storia e Contemporaneità, del Carlo Scarpa di Palazzo Abatellis a Palermo e in altre parti d'Italia. Una lezione sempre attuale, ma da decenni colpevolmente troppo dimenticata, nella vacua incessante ricerca di sempre nuove mode imposte dell'archistar-ismo mediatico, e ancora vitale e feconda per generare gli organismi dei Nuovi Modelli e Nuovi Stili di Vita, significativi di un neo-urbanesimo innovativo e al tempo stesso saldamente radicato nelle ragioni storiche profonde dei luoghi.

Una "Rete" di "Borghi di Vita Nova", situati lungo l'intera asta jonica siciliana avrebbe straordinarie potenzialità di attrazione sui grandi investimenti globali - nazionali e internazionali - in un'area di turismo già consolidato - pur in termini fortemente squilibrati - da conservare e rinnovare, ma perfettamente adatto a raggiungere livelli di eccellenza assoluta, attraverso un'opera di ripristino e di innovazione teratettonica (territoriale, paesaggistica e architettonica) di grande respiro e qualità. Né vanno escluse da queste considerazioni quelle parti della Calabria costiera e interna, che la realizzazione dell'AV renderà più prossime ed accessibili. Infine, il modello dei "Borghi di Vita Nova" trova un campo di applicazione e verifica

“sperimentale” nell’intervento rivolto a particolari situazioni di isolamento e abbandono, non rare nel territorio siciliano, soprattutto in zone collinari e montane, e presenti pressoché ovunque nel Mezzogiorno, pur sempre in un quadro di situazioni paesaggistiche di straordinaria qualità. Tali “Borghi disfatti” potranno essere promossi a livelli di vivibilità complessiva, grazie ad interventi che siano capaci di agire sui diversi e connessi piani della trasformazione - demografica; economica e del lavoro; della residenza; dell’uso del tempo libero; della fruizione dei luoghi attraverso un turismo senza limiti stagionali ; della convivenza di popolazioni, etnie e generazioni diverse; nell’ uso sapiente di integrazione compositiva di innovazione formale e di rispetto e valorizzazione dei valori del passato e della Storia -. Riscattando così le condizioni locali da condizioni di manifesto inarrestabile declino, e rendendo le popolazioni insediate protagoniste di una rigenerazione comunitaria di grande significato.

7. Le Industrie Creative

Nella definizione e nel supporto delle nuove Forme di Vita, posto non secondario vengono a svolgere le attività che concorrono alla formazione di “atmosfera creative ” (*“knowledge and creative factories”* – W. Santagata) e sono a loro volta fattori di rigenerazione di aree e luoghi (come mostrato da “Matera 2019 – Capitale europea della cultura”).

La scelta di insediare poli di attività legate alla multimedialità e ai nuovi formati di comunicazione e cultura rende realistica la prospettiva di attivare un potenziale ancora largamente inespresso nelle regioni meridionali, che concorrerebbe a qualificare lo sviluppo territoriale in direzione di attività e di forme di vita post-“Tempesta Epocale Perfetta”.

Si pensi ad una “Comunità del Racconto, di Ideazione e Produzione” (evoluzione dei tradizionali modelli del secolo passato, Cinecittà e Hollywood), ubicata in un *milieu*, fisico e sociale, che la connota come “*industry*” fortemente topica, integrata in quadro territoriale di grande richiamo globale già storicizzato in questo settore, come può essere quello che viene connotato da Taormina e con una sua “antenna” forte nel Sud-Est del ragusano. Dal luogo dove si trova, essa trae giustificazione, alimento e valore, e sostiene le presenze dei talenti che da ogni parte del mondo vi convergono all’impresa narrativa e produttiva. Una tale Comunità ha come scena intrinseca della sua narrazione il Mediterraneo di cui fa racconto, attingendo alle inesauribili risorse dell’immenso patrimonio culturale del Mare e delle Terre che lo circondano, e alle connessioni simboliche che collegano il passato al presente in una circolarità compiuta dei tempi e delle icone.

Primo Attore del “Progetto” è un Soggetto d’Impresa, dedicato alla produzione di contenuti multimediali nelle forme più avanzate (cinema, tv, video, animazione, documentari, docufilm), che si muove su un registro di spettacolarizzazione di alta qualità, sorretto da un livello elevato di invenzione e scrittura, e con adeguate capacità di produzione e diffusione nei mercati nazionali e internazionali. L’insediamento di questa industria creativa sarebbe luogo di produzione di qualità assoluta, inserita nei nuovi circuiti della distribuzione multimediale (piattaforme), avendo benefici diretti nella promozione della conoscenza su scala mondiale del territorio raccontato (“modello Montalbano”); lo sviluppo di stanzialità prolungata, permanente e ciclica, per dirigenti, attori, maestranze; la generazione di positivi indotti di lavoro, servizi e commercio per popolazioni,

giovani, artigiani locali e per la comunità sociale che accoglie la “Nuova Cinecittà”. Anche se così verrebbe da chiamarla, sarebbe definizione impropria, non dovendosi trattare di una *enclave* separata, ma di un insediamento diffuso, che collega aeroporto, residenze private, luoghi creativi, luoghi di produzione, contesti territoriali di supporto e riferimento.

Rilevanti benefici indiretti e di più lungo periodo dell’insediamento di siffatta industria creativa sono da ricercare nello sviluppo del potenziale di lavoro sull’immaginario, che favorisce “lunga percorrenza” e “buona permanenza” di residenti, visitatori, turisti, e nel rafforzamento dell’Italia nei mercati internazionali dell’industria creativa, delle nuove residenzialità, del turismo.

8. I Nuovi Attrattori Territoriali Metropolitani

Nel processo di globalizzazione che abbiamo alle nostre spalle, le città di mera produzione, con una sola traiettoria di sviluppo, si sono trovate in evidente difficoltà a ridefinire la propria vocazione al venir meno della spinta tecnologico produttiva originaria. E’ il caso di Torino, Detroit, della Ruhr, dei vari *rust belt* in giro per il mondo. Un paradosso emergente è tuttavia che all’indebolimento delle consolidate egemonie territoriali nei centri urbani metropolitani si aggiunga il declino delle aree marginali, ed i fattori di crisi finiscano per sommarsi, in contesti pur così differenti ¹⁴. Si impongono scelte di organizzazione territoriale, che riescano ad intrecciare, in modi ancora largamente da esplorare, il destino delle aree a forte congestione e densità, con i loro problemi di saturazione, e le sorti delle aree marginali, da sottrarre ad irreversibili prospettive di desertificazione e declino, al fine di pervenire ad “un modello di sviluppo più equilibrato ed armonico” dei sistemi territoriali.

Rallentamento dei ritmi e delle attività e rarefazione degli spazi e della mobilità potranno infatti evitare di tradursi in impoverimento degli standard di vita e in conseguente aumento delle disuguaglianze territoriali, con gravissimi problemi di stabilità economica e sociale, solo se interverrà un sovrappiù di connettività e di relazione nella formazione di organismi territoriali integrati, che interessino - contemporaneamente - le grandi aree metropolitane, favorendone la decongestione e l’innovazione funzionale, i centri minori, resi portatori di nuove capacità e aspettative, le aree marginali, che potranno trovare occasioni di rivitalizzazione nel *mix* benessere-lavoro-residenza-turismo-tempo libero -salute-ambiente, che viene ormai sempre più chiaramente emergendo ¹⁵. I *Cluster* Innovativi Territoriali Integrati, dalle “Opzioni Essenziali” del “Progetto di Sistema” trovano ulteriori ragioni per “fare atterrare” e generare sistemi territoriali metropolitani, dotati di forte attrattività e di elevata capacità espansiva.

Due sono, in particolare, i principali esiti “metropolitani” delle “Opzioni Essenziali” - che già abbiamo segnalato - e che vale qui più precisamente focalizzare, alla luce delle considerazioni sopra esposte relative ai *Cluster*

14 “La popolazione che vive fuori dai grandi centri urbani non può essere sottoposta a disagi sul piano dei servizi e della mobilità che giungono, talvolta, a comprimere gli stessi diritti di cittadinanza, favorendo, così, l’ulteriore spopolamento di paesi e borghi, con il manifestarsi di fragilità sociali e ambientali destinate a impoverire l’intero Paese”: Sergio Mattarella, *Messaggio alla XIX conferenza nazionale dei piccoli Comuni*, luglio 2019, Gornate Olona (Va).

15 Le interazioni sociali e professionali della quotidianità mediate da tecnologie digitali hanno compresso la distanza fisica: Edoardo Campanella e Francesco Profumo, *Cambiano le gerarchie urbane ma le città non moriranno*, “Corriere della Sera”, 26 settembre 2020.

dell'innovazione – che evidenziano i vantaggi di riferirsi, nella progettualità complessiva, alla logica del “Progetto di Sistema”:

i.) il primo - come diretta conseguenza della realizzazione del Ponte, nel quadro della “Seconda Opzione Essenziale” dell'AV/AC Roma-Catania, di cui il Ponte è tassello indispensabile - è l'auspicabile formazione della Grande Città Metropolitana dello Stretto (ME/RC). Tale Città Metropolitana dello Stretto potrebbe vantare “requisiti unici e incontestabili” per candidarsi al rango della vera e propria “Capitale del Mediterraneo”. Requisiti in estrema sintesi riassumibili: i.) nel costituire quella posizione una sorta di “baricentro” inusitato, dotato di incontestabilità storica - perfino “mitica” - per la vicenda millenaria di quei luoghi; ii.) per l'esclusiva condizione geografica, che le deriva dal trovarsi sull'unico luogo in tutto il Mediterraneo - storico “*Mare Nostrum*”, odierno “*Medio Oceano*” - che si affaccia contemporaneamente sia sul suo versante “greco-mediorientale” (a Sud) sia su quello “romano-celtico” (a Nord).

Sul piano delle integrazioni di “attività di competenze”, motori di nuova forte economia e crescita sociale, essa potrebbe concretamente ospitare importanti “attività di eccellenza”, a partire da quelle “istituzionali comunitarie”, per consolidare quelle storiche di carattere “umanistico”, e sviluppare quelle volte alla “ricerca scientifica”, quali “innovativi incubatori” per un nuovo grande Politecnico inter-universitario, con l'insediamento di strutture di rilevanza internazionale. In tale contesto, come già anticipato, troverebbero la loro naturale prima destinazione un “Centro di Ricerca sui Nuovi Materiali” e un “Centro di Ricerca sulla Fluidodinamica”, insieme a centri avanzati di ricerca e sperimentazione sulle “Nuove Energie” e sui “Nuovi Servizi”, in funzione della “vita” del Ponte e delle altre infrastrutture di mobilità e servizio connesse;

ii.) il secondo – come diretta conseguenza dell'affidamento di una specifica missione, appropriata ad ogni ZES, nell'attivazione del “*Southern Range*” - è la cruciale definizione di Matera come “focus attrattore e diffusore delle nuove culture di un “Ecosistema (o “ZES”) della Cultura e dell'Innovazione Digitale”. Bypassato il pericolo di un esiziale isolamento e proseguendo il processo già avviato con il riconoscimento europeo per l'anno 2019, si potrà coerentemente sviluppare e ampliare il suo disegno di consolidamento e di sviluppo; integrando in esso, nel rigoroso rispetto dei suoi valori storici, anzi, esaltandoli nei loro accostamenti, innovativi modelli insediativi di forme e di stili di Vita, interconnessi organicamente fra loro nella multifunzionalità interattiva di “Benessere, Residenzialità, Lavoro, Ospitalità /Turismo/Tempo Libero, Studio, Ricerca, Salute”. In tal modo Matera definirà e consoliderà organicamente la sua vocazione all'innovazione civile, culturale, scientifica, tecnologica, produttiva - autentica “Innovazione Umana” – esaltandola con la valorizzazione di un patrimonio esistente internazionalmente riconosciuto (dai “Sassi” al Museo della Scultura) e affiancando le attività di ricerca avanzata, che la Città già accoglie nella sua Università e nel complesso di San Rocco, dove sono ospitati CNR, Academy di Huawei, Campania NewSteel, oltre ad altri operatori di primo livello sul terreno dell'innovazione e del trasferimento tecnologico.

VI. LO “SVILUPPO CONTINUO” DI IMPLEMENTAZIONE DEL “PROGETTO DI SISTEMA”

1. La Continuità Metodologica del “Progetto di Sistema” e la Progressione Fattoriale della “Spirale”

È ragionevole prevedere che, innescata la Prima Fase del “Progetto di Sistema” con l’avvio “sinergico” delle Tre “Opzioni Essenziali”, che definiscono la prima articolazione della “Struttura del Sistema”, il “Progetto” non potrà non svilupparsi ed evolvere all’interno della medesima “logica metodologica sistemica”, sempre in coerenza con quanto già avviato e realizzato. Ciò, attraverso una Seconda Fase costituita dalle “Opzioni di Prima Implementazione”, per analogia sviluppate, come nel caso delle “Opzioni Essenziali” di avvio, attraverso Progettualità relative a singole Infrastrutture Primarie ed alle loro interrelazioni.

L’ideale interpretazione grafica di questo processo “sistemico” di progettualità è perfettamente resa dal diagramma della “Spirale”, le cui caratteristiche ben evidenziano - anche in termini allegorici - il suo duplice carattere: da un lato, di opera ininterrotta e sempre in evoluzione - il “*continuum*” dell’“Opera Aperta” -; dall’altro, di sviluppo “fattoriale” della sua progressione attuativa - i Benefici Attesi per la Comunità, non più risultato della semplice “somma” delle risorse impegnate, bensì assai più ricco e proficuo loro “prodotto”! -.

2. Esempificazione di Progetti di “Seconda Generazione” nello sviluppo della “Spirale”

a) Dalla interconnessione delle ZES ai *Cluster* Innovativi Territoriali Integrati delle Aree Interne

Le Aree Interne si possono sottrarre ai rischi di vera e propria desertificazione, se diventano naturali beneficiarie delle occasioni di sviluppo che si possono attivare, in connessione alle molteplici forme di trasversalità ed intermodalità che verranno ad instaurarsi fra le ZES dell’“Esagono”. I conseguenti *Cluster* Innovativi si dovranno attrezzare in Filiere Territoriali Logistiche (FTL) - in parte già identificate: Area Torrese in Campania, Agro Metapontino in Basilicata, Valle del Crati in Calabria, Distretto Agro-alimentare del Ragusano; in parte già suscettibili di primo avviamento e sviluppo -.

Prospettive in parte analoghe, e simmetriche, si aprono per quanto concerne l’attivazione della ZES adriatica, che coinvolge le Regioni Abruzzo e Molise. Da un lato l’avvio di tale ZES consentirà il pieno inserimento dei territori interessati nelle funzioni logistiche del *Southern Range*, e delle sue attività di flusso in direzione Nord Italia ed Europa; dall’altro, il collegamento con l’AV/AC Napoli-Bari prospetta un raccordo effettivo con l’“Esagono”, di cui si fornisce una significativa estensione.

Ne risultano favorite le condizioni di sviluppo areale, in termini di innovazione tecnologico-produttiva, opportunità di occupazione, residenzialità diffusa e prodotto turistico.

b) Mobilità Ferroviaria e Ridisegno Territoriale Regionale

L’applicazione delle Nuove Energie alla Mobilità Ferroviaria, così come anticipato al pt. IV.6, potrà essere adottata dalle Ferrovie dello Stato anche d’intesa con la Regione Sardegna per il rinnovo dell’intero parco circolante nell’Isola.

Questa sperimentazione, da un lato, potrà via via estendersi all'intero parco di treni oggi circolanti in tutta Italia, e "costituire un tassello di grande rilevanza nel quadro dell'intero sistema della Sostenibilità, conseguibile attraverso l'uso innovativo delle Nuove Energie"; dall'altro, aprire a un nuovo importantissimo capitolo di connessione all'"Esagono delle ZES" per una sua estensione al Polo di Cagliari. Una infrastruttura rinnovata e del tutto eco-compatibile della Mobilità Ferroviaria dell'Isola, rivertebrante l'intero assetto delle Aree Interne e delle Aree Costiere, sarà fattore trainante dei *Cluster* dei Nuovi Modelli e Stili di Vita, per un uso sostenibile del territorio in termini di benessere, salute, residenzialità, lavoro, ospitalità-turismo-tempo libero.

c) Decarbonizzazione e nuova organizzazione di territorio

Nella prospettiva di provvedere al fabbisogno energetico richiesto per l'alimentazione ed il funzionamento delle infrastrutture della mobilità, l'utilizzo di fonti rinnovabili potrà avvantaggiarsi trasformando gli stessi corridoi modali dei trasporti e dei servizi in fasce tecnologiche tridimensionali per la produzione di energia rinnovabile. Si aggiunge, a sostegno di tutto ciò, la necessità/possibilità di muoversi ancor più decisamente nel verso della decarbonizzazione, con la ricerca di soluzioni ibride ai trasporti terrestri e marittimi, che prefigurano ormai soluzioni radicalmente diverse dall'esistente, per quanto riguarda i cicli energetici ed il loro impatto ambientale.

Le decisioni dell'Unione Europea sulla necessità di ridurre prima, eliminare poi, la produzione di anidride carbonica ("decarbonizzazione") e le conseguenze che ne deriveranno per tutte le attività che richiedono l'uso di energia elettrica, favoriranno la spinta a forme di "economia circolare", destinate a generare profondi cambiamenti nei settori produttivi, nelle filiere organizzative e negli stili di vita e di lavoro.

La ricerca e la sperimentazione delle nuove energie applicate ai trasporti avrebbe conseguenze rilevanti anche sul piano della trasformazione territoriale. La riconversione di Taranto potrebbe qui svolgere una funzione strategica - oltre che nella produzione e fornitura di acciai speciali (a partire da quelle richieste dal "Ponte") - per la sperimentazione della già avanzata applicazione dell'idrogeno ai trasporti ibridi. Ciò analogamente a quanto già avviene per Civitavecchia, come prototipo per l'idrogenazione dei porti, e per Catanzaro, come sede della prima stazione ferroviaria sperimentale per vetture ibride.

L'adozione della tecnologia delle celle a combustibile, usata nella stazione spaziale potrebbe portare, in tempi non molto lunghi, all'abbandono delle grandi centrali che bruciano combustibili fossili e renderebbe plausibile la prospettiva di "idrogenizzare" tutto il sistema energetico italiano.

d) Ecosistemi dell'Innovazione culturale e cognitiva

Gli ecosistemi dell'Innovazione culturale sviluppano le Risorse Strategiche (culturali cognitive e sociali) per la Trasformazione del Territorio e della Comunità, ed hanno la funzione specifica di collegare i sistemi territoriali in cui operano con le reti globali di creazione e circolazione delle conoscenze.

Le istituzioni della Nuova Conoscenza, che troveranno collocazione adeguata all'interno dei ricordati *Cluster Territoriali Innovativi Integrati* verranno a costituire un autentico e generativo “*brainware*”, con lo sviluppo della Rete Università-Ricerca-Imprese-Formazione. A tal fine occorre che la formazione non si limiti ad essere accompagnamento, incubazione e sostegno di *skills* tecnici e gestionali, bensì provveda ad attraversare i territori della conoscenza nel senso dell'Innovazione Umana - e non del mero addestramento circoscritto- ed a sviluppare competenze e disposizioni all'altezza delle trasformazioni attese: “*Certo che abbiamo bisogno di nuovi ponti, di una rete digitale più efficiente, di robot e intelligenza artificiale. Ma tutto questo non servirà a nulla se non investiremo contemporaneamente nelle persone, nella loro formazione, nella loro intelligenza, nel loro senso civico, Il ritardo del nostro paese riguarda tanto il piano infrastrutturale quanto (e forse ancor di più) quello umano*” ¹⁶.

È da sottolineare, in particolare, l'estrema rilevanza dell'approccio cognitivo integrato che si rende oggi necessario per affrontare i temi della salute umana e ambientale, cui la pandemia ha conferito una evidente priorità. L'esigenza di una forte integrazione fra culture e pratiche della Vita e della Salute trova rispondenza nel progetto di una “Filiera salute” realmente completa: dalla ricerca di base alla ingegnerizzazione dei dispositivi di cura, alla sperimentazione clinica all'assistenza specializzata, alla rete di servizi distribuita sul territorio. Tale filiera costituirà una infrastruttura funzionale essenziale, sia per garantire la qualità di vita della popolazione del Mezzogiorno, sia per corrispondere ad una domanda esterna di cura proveniente dall'intero bacino Mediterraneo e dall'Europa.

Ecosistemi innovativi di conoscenza analoghi sono ipotizzabili per quanto concerne la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale, le attività per il turismo del benessere e dell'ospitalità, il progetto di recupero vitale di borghi e periferie, la trasformazione residenziale innovativa e tradizionale, la vitalità delle Aree Interne.

e) Il *MIH: Mediterranean Intercontinental Hub*

Una questione all'apparenza eccessivamente “*visionaria*”, perfino “*utopica*”, ma del tutto e obbligatoriamente da perseguire nel quadro dell'intero “Progetto Mezzogiorno-Italia-Europa-Mondo” - e tutti i suoi corollari - riguarda l'avvio del “Progetto” per la realizzazione, al centro della Sicilia, di un grande *hub* aeroportuale intercontinentale (*MIH - Mediterranean Intercontinental Hub*).

E' opportuno ricordare, per buona memoria, che dal “Piano Nazionale degli Aeroporti”, redatto nel 2010 dall'ENAC, era stato evidenziato nella Regione Siciliana un sensibile scostamento dei volumi di traffico passeggeri, rapportati alla popolazione residente, rispetto ai valori medi nazionali e, ancor più, rispetto ai valori medi dei Paesi centro-nord-europei. Le previsioni di traffico formulate nel “Piano” ipotizzavano allora, in particolare per il breve-medio periodo, un apprezzabile trend incrementale, giustificato dalla necessità di allineare la “propensione al volo” della popolazione siciliana alle suddette medie nazionali.

¹⁶ Mauro Magatti, *La qualità dell' investire per costruire il futuro*, “Corriere della Sera”, 28 luglio 2020.

In uno scenario di sviluppo del traffico aereo “pre-pandemia”, il “Piano” confermava l’articolazione del sistema aeroportuale siciliano sui due tradizionali poli di Palermo e Catania, aeroporti di primo livello, e sui rispettivi scali secondari di Trapani e Comiso. Nel “Piano” erano altresì individuati sia gli interventi di sviluppo capacitivo-infrastrutturale dei due scali principali, sia le nuove opportunità di specializzazione commerciale degli scali sussidiari.

Tale scenario, coerente con i criteri adottati per l’intero sistema nazionale, si sviluppava in un perimetro di opportunità fortemente condizionato sia dai limiti fisici allo sviluppo presenti nei due scali primari, sia dalla non risolta accessibilità intermodale degli stessi da parte di vaste aree della Regione.

Gli studi che si propongono di esplorare le opportunità offerte dallo sviluppo di una nuova rete ferroviaria AC/AV e dal completamento dell’Asse Autostradale Regionale Interno, aprono una diversa prospettiva per la localizzazione di un nuovo scalo aeroportuale, baricentrico rispetto all’intero territorio regionale, e meno soggetto a vincoli fisico-ambientali rispetto agli aeroporti situati in prossimità delle coste e delle grandi aree urbane (Palermo e Catania, *in primis*, nella fattispecie).

Tale scenario comporta, conseguentemente, la ridefinizione delle opportunità di traffico commerciale sugli altri scali e, in particolare, per Palermo e Catania, la possibilità di rimodulare la destinazione degli scali sul modello del “City Airport” londinese, sviluppandone il sedime non più per incrementare le infrastrutture di volo, bensì per sviluppare due nuovi poli direzionali, da dedicare ad attività amministrative istituzionali e/o ad attività terziarie di pregio.

Alla base della proposta del *MIH* si pone l’ipotesi che un macro-sistema integrato di trasporto regionale possa assicurare, tramite il collegamento ferroviario AC/AV e l’Autostrada, tempi di accesso al nuovo scalo dalle due aree metropolitane di Palermo e Catania assolutamente raffrontabili con quelli attuali rispetto agli scali di pertinenza, e, al contempo, possa fornire un’opportunità di sviluppo dalle enormi ricadute, per il Centro della Sicilia, storicamente negletto - tranne l’Autostrada in questi ultimi decenni - dalle grandi infrastrutture e privo di opportunità di sviluppo.

Quanto allo sviluppo del nuovo “Hub”, la sua “catchment area” può essere fin d’ora considerata: *i.) di riferimento “globale”,* dato il grande interesse delle grandi compagnie intercontinentali; *ii.) di riferimento “mediterraneo”,* per le conseguenti forti ricadute sulle compagnie che servono le rotte mediterranee e/o prossime ad esse; *iii.) di riferimento “nazionale”,* per le ulteriori possibilità di coincidenze internazionali rispetto agli altri *hub* internazionali, oltre a costituire un potentissimo motore di sviluppo e di traino economico *iv.) di riferimento per le comunità del Mezzogiorno,* per la loro possibilità di connessione diretta al Mondo intero.

In questo razionale perimetro di riferimento, il nuovo scalo potrà così assumere e confermare il suo ruolo di “Hub Intercontinentale” di assoluto livello, cardine dei traffici tra i paesi dell’intero Mediterraneo, l’Europa ed il resto del Mondo.

Oggi, nella prospettiva di certa ripresa del traffico aereo, lo sviluppo di questa “Visione” consentirebbe un proficuo e vantaggioso avanzamento nei tempi della sua Ideazione e Progettazione, in fase preliminare; passaggio che si rivelerà decisivo per i tempi nelle sue fasi successive di Attuazione e Manutenzione, e nei

tempi di disponibilità all'uso dell'Opera, del tutto decisivi per il completo successo del "Progetto di Sistema" nel suo complesso.

VII LE CONDIZIONI DI CORREDO E ACCOMPAGNAMENTO AL "PROGETTO DI SISTEMA"

I parametri di riferimento generali, delineati al par.1.5, definiscono le condizioni di contesto, corredo, accompagnamento e valutazione del "Progetto di Sistema", ai fini della sua attuazione continua, costante e coerente.

1. Sostenibilità e Relazioni di Congruenza Paesaggistico-Ambientale

Il Criterio della "Sostenibilità" viene assunto nell'ambito del "Progetto di Sistema", come si è detto, in una accezione generale e positiva, che lungi dal ricondursi ed autolimitarsi in una prospettiva di mera precauzione-contenimento dei rischi, guarda alla complessità sostenibile dell'intreccio fra le diverse dimensioni: sociale, economica, ambientale, istituzionale, culturale, estetica, che intervengono nel "Progetto di Sistema".

"La storia del territorio costituisce il ponte più valido fra storia politico- sociale e storia dell'arte..Il territorio per la sua complessità urbana e paesaggistica, offre un veritiero riverbero dei fenomeni storici, nella grana degli insediamenti umani correlati dalle comunicazioni viarie e intervallati dai silenzi naturali"(Bruno Zevi) . Per quanto concerne la Sostenibilità Paesaggistica ed Ambientale, occorre, in particolare:

- porre attenzione al ruolo delle "green-ways" e delle "infrascapes", ed all'importanza dei tracciati infrastrutturali lineari. Questi vanno progettati non come nastri bidimensionali, corredati da fasce simmetriche di rispetto, ma come elementi complessi e tridimensionali del paesaggio, capaci anche di svolgere un ruolo positivo nel potenziamento e nella costruzione dei corridoi biologici e nel presidio dei suoli a rischio di dissesto idrogeologico e sismico;
- assumere come obiettivo la valenza qualitativa dell'inserimento morfologico e paesaggistico, e il rispetto delle aree e delle emergenze artistiche, archeologiche, ambientali e paesaggistiche dei luoghi attraversati e comunque coinvolti;
- esplicitare la continuità della dimensione reticolare delle componenti ecologiche (acqua, vegetazione, fauna, ecc.) e della dialettica tra corridoi infrastrutturali e matrici biologiche del paesaggio;
- riscoprire le trame "deboli", rappresentate dalle reti minori, spesso ereditate dal palinsesto storico del territorio, ma capaci di orientare una molteplicità di interventi di riconnessione ecologica in profondità dei territori attraversati (filari arborei, siepi, fossati, macchie, parcheggi permeabili, ecc.);
- valorizzare lo stretto rapporto esistente tra la costruzione delle infrastrutture della mobilità, della logistica e dei servizi e la presenza, o il ritrovamento, di siti e reperti archeologici: elementi di una Archeologia del Paesaggio, che rivela le forme di stratificazione e di intreccio di culture e popoli diversi, succedutisi o compresenti sullo stesso territorio.

Per quanto concerne l'Infrastruttura della Mobilità, la Sostenibilità comporta di operare precise scelte in ordine all'efficienza interna delle opere ed alla loro congruenza paesaggistica ed ambientale:

- realizzare un articolato sistema di sub-infrastrutture tecnologiche, stradali, autostradali, ferroviarie, scientificamente avanzato ed economicamente vantaggioso, realizzando ad esempio, con riferimento al sistema ferroviario, un sistema AC/AV alla tedesca, più flessibile ed efficiente;
- contenere i costi complessivi di realizzazione del suddetto sistema infrastrutturale tra i 5, 15 e 30 milioni di euro medi per km di nuova linea, a seconda che si tratti di un sistema tecnologico, stradale, autostradale o ferroviario;
- provvedere al fabbisogno energetico richiesto per l'alimentazione ed il funzionamento delle infrastrutture, ricorrendo sempre di più all'utilizzo di fonti rinnovabili e trasformando, ad esempio, gli stessi corridoi modali dei trasporti e dei servizi in fasce tecnologiche tridimensionali per la produzione di energia rinnovabile.

In breve, la sostenibilità persegue e verifica la congruenza delle relazioni spaziali tra gli interventi da attuare, i caratteri fisici morfologici e le qualità dei paesaggi storici; delle relazioni ecologiche degli assetti territoriali, con i corridoi biologici e le matrici naturalistiche dei paesaggi che si coinvolgono o che si vogliono ricostituire; delle relazioni di percezione, qualità e bellezza, che considerano gli interventi come parte integrante dell'immagine del paesaggio e li rendono funzionali a tale obiettivo.

2. Coerenza transcalare

La Coerenza Transcalare richiede la massima possibile integrazione fra piani di diversa scala, contenuto e complessità:

- piani urbanistici e territoriali, piani di settore, programmi complessi di programmazione delle opere pubbliche (specie se sostenute, a loro volta, da forme di integrazione pubblico-privata, come quella del "*Project Financing*"), che, in un'ottica di "*Planning by doing*", richiedono pertinenza tecnica ed efficacia decisionale, ma anche condivisione, variabilità e valutabilità nel tempo dei risultati acquisiti;
- reti sovra-locali e locali, connesse attraverso la costruzione di grandi nodi intermodali (porti, interporti, stazioni ferroviarie, aeroporti, ecc.), che siano luoghi della contiguità tra scale differenti;
- reti locali, nell'ambito delle strategie di trasformazione urbana e territoriale, con la costruzione di nodi intermodali e di interscambio, in grado di connettere l'intera gamma delle velocità e dei vettori entro le molteplici identità dello spazio urbano ed extraurbano. Il diverso utilizzo delle sedi ferroviarie e stradali può essere rivolto a garantire la compresenza di vettori differenziati, risolvere alcune intermodalità, prevedere interscambi distribuiti in modo diffuso lungo i tracciati lineari di superficie;
- reti tecnologiche, come ricerca di soluzioni tecniche efficaci, in grado di garantire la massima frequentazione in promiscuità delle reti esistenti (con particolare riferimento a quelle ferroviarie) da parte di vettori capaci sia di offrire servizi diversi (treni come metropolitane), sia di muoversi entro reti diverse (treni su linee a diverso scartamento o tram che, in ambito urbano e suburbano, corrono anche sulla rete ferroviaria)

L'integrazione concerne altresì la scelta adeguata delle tecnologie nel loro rapporto con la morfologia del territorio, del paesaggio e dell'ambiente e una attenzione costante al "palinsesto" del territorio, ai valori storici

e culturali in esso sedimentati, alle forme sociali e spaziali di convivenza che in esso si sono realizzate. Ed è altresì integrazione tra tempi storici, poiché guarda al passato non come una traccia da fronteggiare e se del caso rimuovere, ma come un repertorio necessario di modelli e immagini a cui attingere per il nostro presente.

3. Sussidiarietà gestionale

Mentre il modello prescrittivo uniforme minuzioso e procedurale ha inevitabili effetti di paralisi, hanno assai maggiore efficacia poche norme prescrittive, assecondate da un incremento dei controlli, che non siano meri adempimenti certificatori, ma inquadrati in una logica di *“Portfolio/Program/Project Management”*, che mira ad evidenziare l'entità, la qualità e l'efficacia-efficienza dei risultati raggiunti ed a garantire moralità e legalità nei processi realizzativi. Di conseguenza, una riorganizzazione strutturale delle Pubbliche Amministrazioni in tal senso dovrebbe riguardare sia l'architettura, giuridica ed operativa, degli eventuali *“Accordi di Programma Quadro”*, sia le statuizioni necessarie per avviare la realizzazione di una molteplicità di opere, *“maggiori”* o *“minori”*, e le correlate procedure di approvazione e di controllo.

La Gestione non è mai, come si è detto, un momento esecutivo, meramente derivato dalle scelte che la precedono, ma è parte integrante del processo di attuazione, a garanzia della realizzazione piena delle scelte iniziali e dei livelli di qualità che le devono caratterizzare. La verifica formale degli adempimenti, spettante ad attori istituzionali deputati al controllo, è cosa diversa dalla valutazione - istituzionale e sociale - sulla congruenza dell'attuazione rispetto agli obiettivi ed al raggiungimento dei parametri di qualità e di eccellenza: un percorso che rende la Gestione aperta agli adeguamenti e miglioramenti in itinere, che la valutazione fa emergere come necessari.

Tra gli Strumenti da adottare - finora poco focalizzati nel dibattito e ancor più timidamente avviati nella pratica di Gestione - si evidenziano i dispositivi e i contenuti - da ben precisare e definire - che sono chiaramente da esplicitare e da rendere cogenti mediante una specifica *“Legge”* all'interno di un rigido quadro normativo di impegni, obblighi e termini risarcitori per i Soggetti inadempienti. Strumenti, questi, necessari - e indispensabili - per rispondere concretamente ai forti richiami della UE - poi ripresi e sottolineati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - per promuovere e far attuare concretamente il dispositivo del *“Partenariato Pubblico-Privato”*, strumento questo del tutto indispensabile e necessario per poter ideare e attuare concretamente le vere grandi trasformazioni - socio-economiche e territoriali - utili ai cambiamenti necessari allo sviluppo positivo dell'Italia intera e delle sue Comunità.

Fra questi Strumenti, certamente, si annoverano:

- le *“Intese di Progetto”*, esito e frutto condiviso del Dialogo Progettuale condotto fra Istituzioni, Soggetti di Comunità, *Stakeholders* e Soggetti Attuatori, che definiscono obiettivi chiaramente concordati e rispondenti ai criteri di Qualità e di Eccellenza a cui la Gestione deve corrispondere;
- i *“Patti di Collaborazione”*, relativi alla gestione, manutenzione, utilizzo di Beni comuni da recuperare, rifunzionalizzare, trasformare, realizzare *ex novo* nel quadro delle scelte programmatiche condivise;

- I “Protocolli di Attuazione, Gestione e Manutenzione”, che definiscono i vincoli di congruenza per la Attuazione, Gestione e Manutenzione delle Opere e delle Operazioni, nel rispetto degli obiettivi e del raggiungimento dei parametri di Qualità e di Eccellenza concordati.

4. Qualità nelle Realizzazioni e negli Esiti degli Interventi e delle Opere

La Qualità nelle Realizzazioni e negli Esiti degli Interventi e delle Opere è parametro essenziale perseguibile nel “Progetto di Sistema” in svariate dimensioni, fra loro interrelate:

- i) *territoriale paesaggistica*: formazione di organismi territoriali integrati, armonico rapporto fra città e intorno rurale, equilibrio fra radicamenti e mobilità, salvaguardia della *forma urbis* storicamente affermata;
- ii) *risarcitoria e risanatrice*: perseguita da tutti quegli interventi che reagiscono ad impieghi irrazionali del territorio precedenti e /o ipotizzati, e ne assicurano la cura e la manutenzione adeguate;
- iii) *nel rapporto con il patrimonio storico culturale*: con la tutela attiva del patrimonio, sia storico culturale sia naturale ambientale, come elemento di identificazione delle comunità umane;
- iv) *ambientale*: sicurezza fisica, pedologica, delle funzioni ecosistemiche, della sostenibilità dei cicli di energia-materia-rifiuti;
- v) *nell'uso e nella distribuzione delle tecnologie*: rifiuto del determinismo tecnologico, proprio a modelli come la *Smart City*, ed impiego delle tecnologie e delle loro reti territoriali come effettivo principio di *Quality Sustainable Extended Community (QSEC)*;
- vi) *sociale*: misurata dalla riduzione delle disparità socioeconomiche all'interno delle città e dei territori, attraverso gli interventi di trasformazione, l'equa distribuzione dei benefici che essi apportano e l'incremento delle opportunità di sviluppo;
- vi) *occupazionale e del lavoro*: misura, riferita soprattutto alle nuove generazioni, dei valori riconosciuti al lavoro, in termini di libertà e autonomia personale, affidabilità delle strutture organizzative, uso delle competenze;
- vii) *percettiva e iconica*: valore formale-estetico, conseguito al livello di realizzazione delle opere, in termini di riconoscibilità complessiva, organicità dell'insieme, accuratezza e stile dei componenti e dei particolari.

Una riuscita formale qualitativamente alta, realizzata nei punti di maggior complessità ed impegno del Sistema e sottratta al criterio delle grandezze, dei volumi e degli impatti finanziari, è una implicita ma sostanziale critica all'illusorio ordine di importanza che si fa discendere da un rozzo criterio quantitativo (“più grande più importante”); ben consapevole che la “grandezza” e la “qualità” di un'opera non risiedono certo nella sua dimensione, ma nella densità e intensità della sua riuscita¹⁷. Una tale condizione di qualità, se accettata e praticata come regola di attuazione sulle scale territoriali maggiori, che il Progetto implica e coinvolge, contiene di per sé anche un valore esemplare e di grande impatto, che è tale da poter rifluire, beneficamente, con forza e immediatezza, su ogni altro livello di scala intermedia e minore.

¹⁷ Non è possibile non riconoscere che “c'è di gran lunga maggior valore e importanza, maggior Qualità e più Eccellenza, nei pochi metri cubi del minuscolo negozio Olivetti di Scarpa in piazza S.Marco a Venezia, che non in tutti i milioni di metri cubi messi insieme dei più grandi, celebrati enfaticamente dai media, nuovi interventi, e recuperi dei Centri Storici, del nostro (già) Bel Paese.

VIII. BENEFICI DELLA ATTUAZIONE E RISORSE NECESSARIE

1. Il Criterio di Metodo per la Stima dei Benefici economici

Per stimare il “*value pool*” complessivo delle trasformazione logistica proposta, occorre procedere ad una valutazione di massima sul ritorno globale degli investimenti abilitanti, in un orizzonte complessivo di circa 25-30 anni. L'analisi dei costi-benefici - impiantata secondo la metodologia standard adottata dall'Unione Europea - comporta l'elaborazione di due-tre scenari alternativi, rispetto all'andamento dei parametri chiave (crescita o stagnazione del commercio internazionale, scala realizzativa, tempistica esecutiva delle infrastrutture abilitanti), con “diversi gradi di ottimismo” nel calcolo dei parametri chiave e del rischio sui parametri medesimi, attraverso stime probabilistiche connesse ai diversi scenari. La creazione di valore, misurata attraverso il Valore Attuale Netto ($VAN = NPV - Net\ Present\ Value$), scontando i flussi finanziari negativi derivanti dagli investimenti e quelli positivi indotti dai benefici, consentirà di verificare se i benefici siano sufficienti a coprire gli investimenti (VAN positivo), con quale grado di rischio, e con quali vantaggi nel medio-lungo periodo.

L'incremento va stimato in termini di benefici “diretti”, “indiretti” ed “indotti” - tripartizione tipicamente seguita in ambito internazionale - distinguendo, inoltre, le ricadute “dirette”, conseguenti all'attuazione delle singole iniziative, e quelle “indotte stabilmente”, attraverso gli impatti permanenti che si verranno ad esercitare sulla configurazione delle Componenti Infrastrutturali del Sistema.

Il valore direttamente catturabile attraverso una nuova logistica di accesso, che ha i suoi centri principali localizzati nei porti-retroporti di Augusta, GioiaTauro, Napoli, Bari e Taranto, dipende dall'entità degli investimenti infrastrutturali che devono essere messi in campo, ed è connesso in via diretta ai benefici che possono derivarne per la logistica merci. I benefici complessivi - indiretti ed indotti - del riassetto logistico coinvolgono peraltro ambiti assai più vasti: dall'infrastruttura della mobilità e dei servizi, alle infrastrutture dell'innovazione umana (scientifica e sociale), alla quantità e qualità dell'occupazione, fino al cambiamento dei modelli del benessere, della cultura e degli stili di vita.

2. Il Calcolo dei Benefici connessi al *Southern Range*

Le stime sul ritorno degli investimenti e dei benefici che il “Progetto di Sistema” prefigura riguardano, in primo luogo, le scelte relative alla logistica ed ai trasporti di merci e persone, ed i vantaggi assicurati dal decisivo miglioramento delle reti ferroviarie stradali e marittime.

Lo sviluppo di un *Southern Range* capace di intercettare grandi flussi di merci, e di offrire servizi integrati di logistica in grado di ridurre in misura significativa tempi e costi del trasporto, è tale da mettere un ingente valore a disposizione di tutti i cittadini italiani ed europei e dei loro *partners* internazionali, e di creare migliaia di nuovi posti di lavoro.

Si sa che attualmente transitano per il canale di Suez opportunamente ampliato (e se ne annuncia un ulteriore ampliamento) merci per svariate centinaia di miliardi di euro l'anno, con una crescita che, nonostante la crisi, ha continuato ad aumentare, mediamente, a livello mondiale, del 5% all'anno (in termine di *ton-miles*). Più precisamente, il volume delle merci che transitano fra Suez ed il Centro- Nord Europa ha il valore rilevante di circa 500 miliardi di euro/anno; ma nel contesto attuale, l'approdo tipico di queste merci è il *Northern Range*, che rappresenta il sistema portuale principale del continente europeo, con Rotterdam in posizione preminente.

Ora, pur tenendo conto delle limitazioni imposte dal futuro collegamento stradale-ferroviario rappresentato dal Ponte sullo Stretto (che consente un massimo di 200 treni/giorno, tra viaggiatori e merci, della lunghezza massima di 600 m. ciascuno), si potrebbero inoltrare via terra, dal solo porto di Augusta, circa 2.500.000 Teus/anno su ferro (pari a 120 treni/giorno da 60 Teus) e circa 1.000.000 Teus/anno su gomma. Il totale- circa 3.500.000 Teus/anno - costituisce all'incirca un 10% del traffico merci che, mediamente, ogni anno attraversa il Canale di Suez per fluire verso i porti del Nord Europa. Pertanto, se si considera che il "costo medio" del trasporto merci possa oscillare, a seconda della localizzazione e delle modalità di trasporto prescelte, tra circa 0,03 e 0,05 euro-ton-km, e che il "tempo medio" per raggiungere le principali destinazioni del Centro-Nord Europa, in funzione della distanza e delle modalità di trasporto, sia di circa 4 giorni, transitando da Augusta, e di circa 9 giorni, transitando da Rotterdam, si potrebbe stimare un risparmio nei costi, nei tempi e nelle emissioni di CO₂, correlati al trasporto ed alla logistica, il cui valore monetario complessivo potrebbe variare tra i 2,5-3,0 Mld €/anno, a favore della localizzazione di Augusta.

Si tenga conto che le suddette valutazioni sono svolte senza considerare, ad esempio, ai fini del raggiungimento degli obiettivi della Sostenibilità, l'importante e strategica riduzione dei costi associabile alla diminuzione dell'inquinamento dei mari, che è causato dal transito delle petroliere sui lunghi percorsi e del rischio di sversamento in mare del petrolio trasportato.

Notevoli sono anche i benefici derivanti dal rapido sviluppo di un sistema di Navi Trasporto ("Autostrade del Mare"). Il sistema consente in primo luogo un drastico contenimento, rispetto ai 2 Mld € attuali, del costo di manutenzione delle infrastrutture stradali e autostradali, ai quali vanno aggiunti i connessi risparmi sulla incidentalità e il decisivo apporto alla sostenibilità ambientale. Nell'ipotesi di partenza di Corridoi marittimi intermodali paralleli alle coste, potrebbero essere dislocate tra le 5 e 10 navi per corridoio, con un costo totale tra 700/800 mln € e 1,4 Mld €. Tale parco mezzi sarebbe adeguato a garantire un'alta frequenza delle corse e una scelta delle rotte porto-porto basata sull'alta frequenza e sull'alta frequentazione della domanda, tarate sull'obiettivo di sottrarre nel breve-medio termine dal 20% al 30% del traffico pesante "tutto strada". Un tale beneficio, già estremamente positivo in termini economici, lo sarebbe ancor di più in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti, realizzando più rapidamente e compiutamente gli obiettivi del progetto Europa 30.

3. La Valutazione dei Benefici Sociali Occupazionali e Professionali

Mentre i “*benefici material*”, a carattere prevalentemente economico-finanziario, sono quantizzabili attraverso “stime probabilistiche” connesse ai diversi scenari; i “*benefici immaterial*”, a carattere qualitativo e di crescita sociale civile e culturale, possono essere oggetto di “apprezzamenti competenti”, basati sulla esperienza pregressa e sulle ipotesi di mutamento complessivo degli assetti sociali e culturali in cui vengono a inserirsi. Tali “benefici immateriali” sono da valutare nelle loro implicazioni più diffusive: sviluppo locale, riconnessione territoriale, riduzione delle diseguaglianze fra gruppi e territori, incremento di bellezza e sostenibilità, attrattività dei luoghi ecc. Le conseguenze sistemiche più generali sono lo sviluppo di *know-how*, la crescita di reputazione per il Mezzogiorno e per l'Italia, i processi di sviluppo sociale civile e culturale nel medio-lungo periodo.

Per quanto concerne l'occupazione e la qualità della forza lavoro, emergerà una domanda di nuovi lavori trainata dal “Progetto di Sistema”, che si differenzierà rispetto ai repertori mansionali rigidi, su cui sovente si impiantano le previsioni di “*job creation*”, consentendo ai nuovi occupati di acquisire competenze da impiegare anche in tempi successivi ed in differenti contesti. Anche di là del destino occupazionale specifico e diretto, la prospettiva di unire lavoro, coinvolgimento operativo e partecipazione sociale diventa opportunità destinata a modificare positivamente una condizione giovanile, che oggi appare in forte disagio, perché visibilmente priva di orizzonti di speranza. Il lavoro generato, se ricordato intrinsecamente alle azioni intraprese, è in grado di evitare l'alternativa perversa fra “privilegio, assistenzialismo e costrizione” che affligge ogni seria politica di “*job creation*” a scala regionale e locale, in quanto, “costringendo” la formazione a confrontarsi con la realtà dei contesti territoriali e ritagliandone soluzioni adeguate ai diversi singoli casi, potrà promuovere e favorire quel “bagno di concretezza” cui le giovani generazioni anelano.

È altresì ragionevole ritenere che il “Progetto di Sistema” concorra a richiedere nuove capacità imprenditoriali e professionali, radicate nelle comunità, nei territori e nelle aree di intervento; promuova innovative forme sociali di cittadinanza, più interdipendenti, consapevoli, responsabili, ecologiche e creative; attivi istituzioni e reti integrate e diffuse sul territorio, capaci di condividere saperi, conoscenze, tecnologie, servizi e risorse. La “formazione del capitale umano” è quindi una componente rilevante della trasformazione prospettata: “come vincolo”, poiché l'insufficiente dotazione culturale e cognitiva della popolazione, incluse le componenti di essa più giovani, anche se più scolarizzate, determina strozzature pressoché insuperabili sulla produttività e vitalità del sistema; “in positivo”, perché consente di recuperare alla formazione sia quantità di accessi (lotta agli abbandoni) che ampiezza di fruizione (scuola come servizio, da rendere massimamente funzionante, anche con nuovi prototipi di edifici, servizi e apertura al territorio: certamente nei Borghi di Vita Nova di cui s'è detto). E più ampiamente, perché concorre a sviluppare conoscenze, competenze cognitive organizzative, doti di autonomia personale, spirito di cooperazione.

4. La “Restituzione Generazionale”

È realistico infine affermare che l'attivazione del “Progetto di Sistema” potrà richiamare intelligenze e competenze, che hanno dovuto lasciare il Mezzogiorno - e sovente l'Italia stessa - alla ricerca di condizioni di

impiego più adeguate alla valorizzazione del “sapere” e del “saper fare” acquisiti, ed intercettare sindromi di fuga, che altrimenti continuerebbero inevitabilmente a manifestarsi. Un “Grande Richiamo di Rientro” sarebbe la miglior riparazione del *vulnus*, inferto non solo alla giustizia distributiva, ma alla stessa logica economica, recuperando parte dei costi umani, finanziari, scientifici e istituzionali, che il Mezzogiorno più drammaticamente - e l'Italia nel suo complesso - hanno dovuto sopportare, per produrre capitale umano di qualità, che viene utilizzato a vantaggio di Paesi, che non hanno concorso alla sua formazione, né sopportato i relativi costi.

La formazione e l'impiego di capacità di lavoro e lo sviluppo di adeguati orientamenti all'imprenditorialità ed all'imprenditorialità - personale e sociale, locale e giovanile - sono esiti essenziali cui il “Progetto di Sistema” può mettere capo, e tali da costituire le condizioni per futuri sviluppi endogeni, duraturi nel tempo. I nuovi lavori saranno infatti in grado di meglio collegare la qualità specializzata delle prestazioni alla capacità di integrarsi complessivamente con la filosofia del “Progetto di Sistema”.

Si aggiunga che offrire ai giovani la possibilità di lavorare per il futuro della propria terra consente di motivare al massimo di coerenza cognitiva e di gratificazione sentimentale. Gli stessi dispositivi di comunicazione sociale, quali il *web*, il *social networking* e la “cultura della rete”, oggi piegati in direzioni che poco incidono in positivo sulla condizione giovanile, potrebbero essere volti proficuamente a superare angustie localistiche e situazioni di frammentazione, isolamento ed apatia sociali. Il determinarsi di tale condizione consentirà anche a singoli e piccoli gruppi l'espressione delle loro capacità diffuse e renderà l'interazione sociale meno dipendente dai vincoli di influenza costrittiva, che continuano ad essere i blocchi passivizzanti propri di società statiche e prive di futuro.

Sul punto vale rilevare una significativa, “profonda”, consonanza “umana”: Mario Draghi, in un “alto” discorso del 2020 ¹⁸, ha posto l'accento sulla necessità che la ripresa economica possa avvenire, soprattutto per le giovani generazioni, non umiliando la dignità umana, ma esaltando - in un moto di rigenerazione morale e civile - capacità intelligenze lavoro e voglia di fare; con ciò Draghi mostra un sentimento di condivisione non solo razionale o emotiva, ma - più compiutamente - “totale”, con la consapevolezza dell'indissolubile rapporto “vita-lavoro-dignità”, ripetutamente sottolineato - e a gran forza - come accorato monito - etico, religioso e civile - da Papa Francesco, lungo tutto il corso dell'intero suo pontificato.

5. Il Reperimento delle Risorse Finanziarie di Parte Pubblica

Al momento le linee di finanziamento pubblico interessabili al “Progetto di Sistema” sono tre:

- 1) -fondi strutturali ordinari 2020-2027 (più coda al 2022 del periodo 2013-2020), di cui sono attori Governo e Regioni con gli strumenti PON e POR;
- 2) -fondi del *Recovery Plan*, per progetti elaborati dal Governo, sottoposti al vaglio del Parlamento e trasmessi alla Commissione per l'approvazione il finanziamento e il controllo;

¹⁸ Mario Draghi, *La sfida del Covid, i giovani e l'Europa che cambia*, in *Ripartire da Draghi*, Roma, 2021, pp.153-159.

3) - fondi BEI (incluso il fondo BEI di sostegno alle imprese). La BEI valuta i progetti sottoposti, con criteri che riguardano il corredo adeguato degli studi di prefattibilità e fattibilità, la natura puntuale e fortemente esecutiva dei piani, il partenariato nella gestione tra soggetti pubblici e privati. Si è già citato il sostegno BEI al finanziamento dell'asse AV Napoli-Bari .

Le linee guida Ue chiedono di integrare il finanziamento straordinario del *Recovery* con altri fondi ordinari europei e con fondi nazionali, ossia con integrazioni indispensabili per raggiungere obiettivi che - come la decarbonizzazione - hanno portata protratta nel tempo quanto meno al 2030 (data per la quale l'Europa ha fissato l'obiettivo di tagliare le emissioni del 55%) .

6. L'Apporto Privato

Ai tre meccanismi citati, sostanzialmente pubblici, si aggiunge un quarto dispositivo, costituito dai Fondi nazionali e internazionali, comprese le spa a prevalente capitale pubblico (RFI) o i Fondi di Investimento totalmente privati, che non comportano né richiedono apporti pubblici. La costituzione di società di gestione interamente private o miste vale soprattutto per quanto concerne le grandi infrastrutture della mobilità e gli insediamenti dei "Distretti e Borghi di Vita Nova". Va anche osservato che oggi la condizione più ostica per avviare grandi iniziative con capitale interamente privato - assai più che un mero "problema di quantità di risorse"- sta nell'assicurare agli investitori garanzie di tempi certi e regole stabili, affinché le risorse impegnate siano in grado di poter concretamente conseguire gli obiettivi prefissati. Ciò anche in funzione della più alta "Qualità" delle trasformazioni e delle realizzazioni.

Le garanzie di contesto e di certezza, in grado anche di modificare la sicurezza e la qualità di vita per tutti , consistono in:

- c) "Riforma della Giustizia Civile e Amministrativa", con riduzione drastica dei tempi per le sentenze, dagli attuali anni a mesi, se non a settimane;
- d) "Riduzione, con tendenza a zero, dell'influenza della criminalità organizzata", attraverso investimenti finalizzati alla quantità e alla qualità del servizio di prevenzione, tale da dare sicurezza assoluta agli investitori e agli operatori - oltre che nazionali - europei e internazionali, convinti dalle nuove condizioni create e mantenute nel territorio.

Anche alcuni specifici strumenti di Gestione, relativi alla composizione ed al funzionamento di nuovi "Soggetti Giuridici" privati, appaiono capaci di offrire garanzie adeguate di regolazione promozione e sviluppo:

i) La Società di Sviluppo Mista (SSM), che segue il modello delle "società miste di sviluppo francesi", che hanno dato prova nel tempo di saper garantire e attuare processi complessi di trasformazione urbana e di rivitalizzazione di interi distretti;

ii) Il Consorzio di Promozione e Sviluppo (CPS) che si rende necessario laddove il Territorio su cui si prevede di operare risulta frazionato e parcellizzato fra una molteplicità di soggetti, nessuno dei quali dispone di una posizione di preminenza che gli consenta di operare liberamente; in tal caso avviene che dagli Investitori

privati sia giudicato eccessivo rischio l'acquisire direttamente gli immobili (aree ed eventuali fabbricati) necessari allo sviluppo dell'Iniziativa: *i.)* in assenza dei Piani e Progetti necessari per il rilascio delle relative approvazioni; *ii.)* in ulteriore assenza dei relativi Permessi di Costruire; *iii.)* in assenza delle necessarie "Ecobonifiche Ambientali"; *iv.)* in assenza di un "Quadro realistico della Mobilità", che dia certezze di accessibilità alle grandi reti di trasporto (aereo, ferroviario, autostradale).

Un CPS dovrà prevedere perciò, in una prima fase, l'acquisizione della disponibilità alla cessione, una volta che venga approvata la trasformazione; in una seconda fase, definire le regole per l'adesione di eventuali altri soggetti proprietari, anche per fronteggiare l'eventualità che l'intervento, pur preventivamente dialogato e concordato fra i diversi Attori, sia messo in difficoltà attuativa da comportamenti inopportuni di soggetti partecipanti; ed elaborare - a garanzia del buon esito complessivo dell'operazione - cogenti strumenti di regolazione e controllo e farli rispettare.

IX. LA GOVERNANCE DEL "PROGETTO DI SISTEMA"

1. La Riforma Necessaria della Pubblica Amministrazione

È ragionevole ipotizzare che il "Progetto di Sistema" possa - e debba - proporsi di innovare le formule giuridiche ed istituzionali per l'organizzazione, la gestione e la realizzazione della molteplicità delle Iniziative, promuovendo e volendo portare avanti con successo la ricerca del giusto equilibrio fra semplificazione giuridico-normativa e agevolazione burocratico-prescrittiva - con conseguente "riduzione" dei relativi armamentari di raccordo attuativo, oltre che dei tempi (e dei costi) realizzativi, assicurando prospettive temporali di attuazione chiare e ravvicinate (in alcuni casi, anche "immediate"), entro una riorganizzazione strutturale profonda delle Pubbliche Amministrazioni. L'efficienza su questo terreno appare tuttavia, nelle condizioni attuali di funzionalità amministrativa, ancora altamente problematica, considerando che la rigidità di norme e procedure blocca spesso non solo i processi attuativi, ma anche i finanziamenti, con il conseguente sottoutilizzo delle risorse economico-finanziarie disponibili, e con le note ricadute negative sul contesto dell'interesse generale - essenziale, fra le altre, quella relativa al già gravissimo *deficit* occupazionale -.

Gli interventi di riforma della Pubblica Amministrazione costituiscono quindi al contempo preconditione per la positiva valutazione del PNRR da parte della Commissione UE, e soprattutto, condizione ineludibile per attivare quella capacità di "assorbimento" da parte delle Amministrazioni delle ingenti risorse economiche derivanti dal NGEU.

Tre dati su tutti: a) secondo una stima del Dipartimento della Funzione Pubblica della Presidenza del Consiglio, ormai di qualche anno fa (ma poco o nulla è mutato), ogni anno le piccole e medie imprese italiane spendono oltre 30 miliardi a compilare moduli richiesti dalle Pubbliche Amministrazioni; b) il tempo impiegato per realizzare un'opera pubblica si aggira intorno ai cinque anni; c) la capacità di spesa dei fondi strutturali europei e di quelli nazionali è fra le più basse d'Europa (anche se con differenze sensibili fra le varie regioni).

Partendo da tale ultima considerazione, che ha specifico riguardo alle Regioni del Mezzogiorno, i dati aggiornati a gennaio 2021 ci dicono che:

- l'Italia ha allocato circa l'80% dei Fondi Strutturali disponibili e ne ha spesi circa il 40%; queste percentuali

indicano rispettivamente la quota di fondi che può potenzialmente tradursi in progetti e quella che si è già sicuramente tradotta in interventi;

- le allocazioni variano da meno del 60% (FEAMP) a più del 90% (FESR); la spesa varia tra il 30% circa di alcuni fondi (FESR, FSE, FEAMP) e il 50-60% di altri (FEASR, Iniziativa Giovani);

L'Italia si situa nelle ultime posizioni in Europa sia per fondi allocati che per fondi spesi.

A conti fatti le Regioni e alcuni Ministeri devono ancora smaltire ben 38 miliardi previsti nei 74 programmi italiani 2014-2020 (Por, Pon e Psr) finanziati da Fondo di sviluppo regionale (Fesr), Fondo sociale (Fse) e Fondo agricolo per lo sviluppo rurale (Feasr). Di questi più di 29 miliardi sono risorse europee, il resto è cofinanziamento nazionale.

Questi fondi devono essere spesi entro il 2023, pena il disimpegno automatico. Ad esso si aggiungeranno i fondi straordinari del NGEU, comunque da impegnare entro il 2023, e quelli strutturali della programmazione 2021/2027, che, quantunque abbiano un arco temporale lungo, comunque dovranno presto iniziare ad essere spesi, per non accumulare ritardi che possano pesare sulla futura rendicontazione.

La complessità dell'architettura dei fondi europei, delle procedure di gestione da parte delle amministrazioni e del percorso che porta al loro utilizzo da parte delle organizzazioni che propongono progetti sono in parte responsabili delle lentezze, ma sul punto le istituzioni europee stanno facendo grandi passi avanti.

La causa più seria dei ritardi risiede nella lentezza e nell'inefficienza dell'amministrazione nazionale e locale. Ed è indubbio che sono le Regioni del Mezzogiorno, principali beneficiarie dei fondi, a presentare le maggiori criticità nella loro utilizzazione e, più in generale, nella capacità di progettazione e, soprattutto, di spesa.

2. Raccomandazioni Europee, Apparente Facilità delle “Vie Brevi” e Necessità di “Percorsi Formativi”

Il Consiglio Europeo nella raccomandazione del 20 luglio 2020 ha osservato che “la frammentazione nella *governance* del sistema sanitario e nel coordinamento tra autorità centrali e regionali ha rallentato l'attuazione di alcune misure di contenimento. La risposta dei sistemi sanitari regionali alla crisi si è basata principalmente su una mobilitazione “straordinaria”, in particolare del personale sanitario e dei servizi sociali locali, che ha compensato i limiti dell'infrastruttura fisica, il numero limitato di operatori sanitari e l'importo limitato degli investimenti volti a migliorare le strutture e i servizi negli anni precedenti”.

Le considerazioni possono riproporsi per gli altri settori: il difetto di coordinamento tra autorità centrali e regionali, e spesso la conflittualità tra le stesse, è uno dei problemi - conseguente a una mai sufficientemente chiarita definizione dei “limiti precisi di competenze e di funzioni” fra Stato e Regioni (e in generale fra i soggetti riconoscibili nel quadro della “Sussidiarietà Verticale” nell'applicazione del principio costituzionale della “Sussidiarietà”) - che incide molto sull'efficienza allocativa delle risorse. Come ricordato dal Consiglio Europeo nella predetta raccomandazione, “un'amministrazione pubblica efficace è cruciale per garantire che le misure adottate siano utili per affrontare l'emergenza e sostenere la ripresa economica”.

La situazione in premessa descritta è tuttavia lontana dall'essere “un'amministrazione pubblica efficace”. Incidono su tale deficitaria condizione la tradizionale cultura burocratica che caratterizza il lavoro pubblico, dura a sradicarsi anche a causa del blocco del *turnover* per lunghi anni imposto; la mancanza di una sistema di incentivi e di carriere basate sul risultato; la farraginosità dei procedimenti per ottenere gli assensi sulle progettazioni; la pluralità dei procedimenti relativi alle linee di finanziamento dell'opera; la regole del codice

degli appalti, più asfittiche e complesse di quelle europee; la sfiducia e la mancanza di dominio, in specie presso le amministrazioni locali, delle procedure di *partnership* pubblico-privato.

Non può dunque dubitarsi che la via della resilienza passi dalla risoluzione di tali nodi amministrativi. Non è compito facile, e paradossalmente esso è reso ancora meno facile dalla mole di norme di presunta semplificazione che popolano l'ordinamento, addirittura senza che l'operatore pubblico o privato ne abbia la percezione. Queste norme sono frutto di una legificazione tumultuosa, incapace di attendere il tempo di metabolizzazione delle riforme, che ha stratificato soluzioni senza verificarne l'incidenza e le ha poi modificate trascurandone gli effetti e gli affidamenti *medio-tempore* consolidatisi.

In un simile quadro, la tentazione di derogare ad interi *corpus* normativi è forte. E tuttavia non sarebbe la scelta giusta, poiché la “deroga” sospende l'efficacia delle vecchie regole, ma introduce elementi nuovi e sconosciuti, che necessitano di tempo per essere, interpretati, metabolizzati e applicati. In materia di appalti, ad esempio, il diffuso sistema di deroghe che si è creato è stato da molti stigmatizzato, non solo per il rischio di una frontale violazione delle norme europee – e giova ricordare che la legalità costituisce condizione del NGEU – ma anche per i pericoli che il principio “liberi tutti” potrebbe comportare: *i.)* sul versante dell'infiltrazione criminale; *ii.)* su quello del rischio di ulteriore minimizzazione – o addirittura di azzeramento – dei contenuti di “Qualità” dei progetti e delle realizzazioni delle Opere (e/o delle Operazioni); *iii.) per il vulnus* che potrebbe arrecare al principio di leale concorrenza fra le imprese; e addirittura, più in generale ancora, *iv.)* nel minare inequivocabilmente la credibilità - e l'etica stessa - dell'intero sistema Paese.

Il “mito” della ricostruzione del “Ponte di Genova”, per quanto esempio lodevole di grande ed efficace sforzo, non può considerarsi un precedente la cui replica possieda efficacia risolutiva, poiché è evidente che le condizioni di contesto, la concentrazione degli sforzi, la valenza simbolica della rapidità dell'agire, non sono condizioni che appartengono alla quotidianità delle amministrazioni italiane. Del resto, anche i “commissari” non sempre sono garanzie di successo ed efficacia (esistono in Italia gestioni commissariali ventennali), e comunque finiscono per duplicare una struttura ordinaria, che è destinata a sopravvivere, e che prima o poi dovrà tornare ad operare.

Quanto alla formazione, lo Stato è oggi largamente carente di percorsi formativi per i propri dipendenti, a qualunque livello essi si pongano e così l'intera catena della Sussidiarietà Verticale: le Regioni e le altre Amministrazioni mancano completamente di ogni capacità formativa, a ben poco servendo “corsi” appaltati all'esterno, che offrono solo generiche conoscenze. Una vera riforma della pubblica amministrazione può quindi solo ripartire dal binomio “assunzioni qualificate / formazione specifica e digitale”. È ovviamente ideale immaginare Alte Scuole per la formazione del personale pubblico, con una loro necessaria articolazione su base regionale (stante la diversità normativa tra Regioni); ma è altrettanto realistico immaginare, da subito, corsi di “formazione accelerata” per il personale di nuovo inserimento, al quale trasmettere culture e conoscenze (con approfondite focalizzazioni sulle procedure) amministrative, tecniche e digitali, e un rinnovato orgoglio per il lavoro nella pubblica amministrazione. Se, in questa direzione, e su quella struttura “ordinaria” non si investe, se non la si migliora dall'interno, se non si affida ad essa la sfida che la modernità richiede, il risultato che si raggiungerà sarà l'opposto della tanto perseguita “resilienza”.

La “resilienza amministrativa” si ottiene innanzitutto potenziando i corpi tecnici dello Stato, iniettando risorse

nuove e qualificate, capaci di affrontare i temi della gestione digitale dei processi, della progettazione sostenibile, del dialogo con il privato in chiave trasparente e collaborativa. In tale direzione sarebbero auspicabili, per velocizzare lo svecchiamento e rimodulare il profilo tecnico dei ruoli, degli incentivi all'esodo per i più anziani, e la provvista di funzionari con competenze tecniche e specialistiche, anche sulle modalità di programmazione, gestione e rendicontazione dei finanziamenti. Auspicabile anche una maggiore osmosi tra pubblico e privato nella dirigenza, e un sistema di incentivi forte, calibrato sul merito e su obiettivi oggettivamente misurabili, comprensivo di progressioni di carriera.

Va nella giusta direzione l'art. 47 del DL 76/2020, laddove prevede che "...gli Enti e le Amministrazioni interessati inseriscono nei sistemi di valutazione delle *performance* individuali dei propri dirigenti obiettivi connessi all'accelerazione dell'utilizzazione dei fondi nazionali ed europei per gli investimenti nella coesione e nelle riforme". Occorre ora creare un sistema di incentivazione specifico.

3. Ridurre più che Semplificare

La "resilienza" si ottiene, altresì, unificando le procedure. La direttrice della semplificazione è stata già oltremodo perseguita. Occorre ora ridurre, più che semplificare.

In particolare è necessario: a) generalizzare la logica dello sportello unico e dell'interfaccia digitale. L'interazione *online* tra le autorità e la popolazione è, secondo il Consiglio europeo, "modesta" e "rimane bassa la percentuale di procedure amministrative gestite dalle regioni e dai comuni che possono essere avviate e portate a termine interamente in modo elettronico" (così la racc. cit.); b) potenziare il dialogo delle amministrazioni nel *back office*, rendendo semplice la conferenza di servizi e prevedendo termini perentori. Prevedendo, per il caso di ritardo nei procedimenti concernenti interessi pubblici sensibili, la cui tutela è irrinunciabile, un meccanismo automatico di avocazione al livello superiore, o se del caso, ad una *task force* dedicata, con eventuali meccanismi sanzionatori dell'inerzia, che arrivino a penalizzazione stipendiali a danno del funzionario inadempiente (e non già dell'amministrazione che l'ha in carico).

Dovrebbero essere unificate anche le regole del finanziamento e della rendicontazione per stati d'avanzamento e finali. Tutti gli investimenti previsti dal PNRR dovrebbero godere di un unico procedimento, e tutte le fonti di finanziamento sfruttabili dovrebbero potersi incanalare in modo sinergico, per consentire il finanziamento integrale dell'opera.

In materia di appalti, la soluzione potrebbe consistere nell'applicare le regole che l'Europa indica anche per il tramite dei pronunciamenti della Corte di Giustizia. Il *goldplating* che ha caratterizzato il nostro recepimento e le decine di modifiche successive hanno innestato un contenzioso su due fronti: il primo, a causa della complessità della regola; il secondo, a causa del contenzioso sul versante sia interno sia comunitario.

Inoltre, occorrerebbe mantenere un sistema di regole speciali per i lavori - in specie per quelli di elevato importo il cui finanziamento dipende dal livello di realizzazione - che siano inserite nel *Recovery Plan*: si potrebbe pensare a stazioni appaltanti estremamente qualificate e specializzate, nonché a soluzioni che blindino il processo realizzativo, in ragione del suo carattere prioritario per l'interesse del paese.

Regole speciali devono poi essere previste per le ZES. Molto si è fatto nel DL Semplificazioni 76/2020. Tuttavia la semplice previsione di un Commissario governativo e l'affidamento ad esso del compito di promuovere "la sottoscrizione di appositi protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali coinvolte nell'implementazione del Piano di Sviluppo Strategico, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedimentali speciali per gli insediamenti produttivi nelle aree ZES", non sono sufficienti. I protocolli e le convenzioni presentano variabili imponderabili, quali tempi di stipula o pluralità di attori, e comunque non possono certo derogare alle previsioni normative. L'unica previsione normativa di carattere peculiare è oggi quella della riduzione da un terzo alla metà dei termini procedimentali (art. 5 DL 91/2017). Tuttavia, mancano meccanismi sostitutivi, idonei a garantire il risultato nel caso di inadempienza, e comunque, le procedure rimangono troppe e difficilmente governabili.

Occorre inoltre dare inoltre maggiori poteri al Commissario e dare ad esso adeguato supporto amministrativo e gestionale, in modo che cresca la sua capacità gestionale e propositiva. Con queste nuove condizioni, le ZES possono essere collettori di risorse, incubatori di imprese e volano di sviluppo, a patto che alle strategie si colleghino reali potenzialità operative.

4. Le Riforme Amministrative per il Mezzogiorno

In definitiva, per quanto riguarda il profilo delle riforme strutturali di tipo istituzionale e amministrativo, il Mezzogiorno presenta criticità analoghe a quelle del sistema-paese, che però in quest'area assumono aspetti qualitativi, e soprattutto quantitativi, di maggiore rilievo.

La capacità amministrativa delle amministrazioni regionali e locali appare significativamente inferiore a quella delle regioni centro-settentrionali: e il fenomeno è destinato ad aggravarsi, assumendo le forme di un circolo vizioso, se si pensa all'emigrazione delle giovani generazioni verso il Nord (se non all'estero), cioè proprio di quelle generazioni che sono formate alla digitalizzazione dei processi, maggiormente motivate, di più elevata competenza tecnica.

Il recupero della capacità amministrativa nell'area del Mezzogiorno richiede, nel medio periodo, misure volte a incentivare le giovani generazioni a restare *in loco*, anche attraverso un programma di assunzioni straordinarie con qualificazione mirata; nel breve periodo, però, l'esigenza immediata di progettare e attuare gli interventi finanziati dai fondi strutturali e dalle risorse del *Recovery Fund* impone sia il sostegno alle amministrazioni del Mezzogiorno a mezzo di un corpo, anche itinerante, di funzionari amministrativi e tecnici, sia la previsione - e la capacità di realizzazione - di un potere sostitutivo da parte di una struttura tecnica nazionale. Essa potrebbe essere individuata nella stessa Agenzia per la Coesione Territoriale, debitamente rafforzata e impegnata, tra le altre, in una missione *ad hoc* di progettazione e soprattutto attuazione delle opere previste nel Mezzogiorno, in termini di cooperazione e, ove occorra, di sostituzione della amministrazioni inadempienti o semplicemente non capaci.

X. CONSIDERAZIONI FINALI

1. Un precedente da meditare

Una struttura di coordinamento e progetto, che sfoci in un percorso di esecuzione di un piano di investimenti, per molti aspetti ricorda il *Recovery Fund* che fu operato in Italia alla svolta dei primi anni '50. Si disse allora: "Il Governo sente il peso della responsabilità che assume proponendo al Parlamento il programma per il Mezzogiorno, che è indubbiamente il più esteso che sia stato ideato dalla costituzione dell'Italia ad Unità, ma ritiene che le proposte che esso avanza, siano nell'ordine delle cose possibili sol che sorregga in tutti la ferma volontà di collaborare, ciascuno nel suo campo, alla loro realizzazione".

La legge per la Cassa per il Mezzogiorno, datata 17 agosto 1950, istituiva un Ente che (art.1) "prepara, coordina e finanzia programmi di carattere straordinario". Secondo la relazione tecnica dell'epoca: "La necessità di dar vita a un simile meccanismo ha concorso a far ritenere indispensabile la costituzione di un Ente apposito, che presiedesse allo svolgimento del programma con unicità e costanza di direttive e con l'elasticità necessaria per adattare la programmazione e l'esecuzione delle opere, con adeguata sollecitudine, alle mutevoli esigenze economiche e sociali".

L'elenco delle opere riguardava "la bonifica, l'irrigazione, i grandi acquedotti, la valorizzazione dei prodotti agricoli e le opere di interesse turistico". "Nella redazione dei progetti la Cassa è autorizzata anche a predisporre progetti di competenza delle amministrazioni dello Stato, degli enti pubblici e dei consorzi" (art.2): una metodologia che comporta una interlocuzione costante dal forte impatto operativo con l'amministrazione statale, i poteri regionali e locali, le forze economiche private e i soggetti sociali attivi.

Oggi si tratta di infrastrutture, digitali e materiali, svolta *green* in economia e territorio, educazione, competitività del sistema Italia. Ma resta da considerare la portata di un analogo criterio operativo, consistente nella possibilità di avere un soggetto unitario, in grado di presiedere "allo svolgimento del programma con unicità e costanza di direttive, e con la elasticità necessaria per adattare la programmazione e l'esecuzione delle opere, con adeguata sollecitudine, alle mutevoli esigenze economiche e sociali".

2. Le Necessità Storiche

Ci si potrà legittimamente chiedere se riflessioni e proposte come quelle che precedono siano realistiche e adeguate al momento di drammatica svolta storica che attraversiamo, nel mare in tempesta di una crisi, che ha allargato già insopportabili diseguaglianze sociali ed esige cambiamenti radicali negli assetti di vita e di lavoro per fronteggiare una sindrome di abbandono, particolarmente avvertita nel Sud d'Italia, mentre crescono ovunque bisogni di protezione e lavoro, e, in breve, di "buona vita".

A queste obiezioni si può (e, quindi, si deve) rispondere che delineare una "Visione", a livello di - non è un ossimoro - "Utopia Concreta", è un compito a cui ci richiamano i doveri stessi che avvertiamo verso le giovani generazioni. È chiaro che le nuove generazioni hanno un ruolo determinante, sia quali destinatarie della

trasformazione prospettata, sia come co-attori degli interventi. Senza lavoro non si ammoderna il Paese, non si formano né si assumono i giovani, non si costruisce nessun futuro.

“Sistema”, “Territorio”, “Lavoro” sono riferimenti necessari per definire una Visione composita, integrata e realistica, che articola concettualmente e logicamente il passaggio ordinato ed armonico dalle Grandi Scelte di “Sistema” a definiti e “puntuali” Interventi sul Territorio, ed è in grado di dare a tali Interventi, collocati nel quadro delle Opzioni Essenziali, quella coerenza di contenuti e quella concretezza realizzativa, che li rende adeguati ad innescare un ambizioso, decisivo processo di sviluppo - “storico e epocale” - necessario per il nostro Paese e per l’Europa intera.

È ragionevole ritenere che attraverso il “Progetto di Sistema” si possano perseguire i seguenti obiettivi:

- formulare programmi integrati, capaci di generare energia vitalità e ricchezza per la società civile e favorirne ricomposizione e sviluppo;
- muoversi entro una logica di economia circolare, che rispetti i limiti di sostenibilità dell’ambiente ed il futuro delle generazioni che verranno;
- innovare le formule giuridiche ed istituzionali, per l’organizzazione, la gestione e la realizzazione della molteplicità dei programmi/progetti;
- formare nuove reti di capacità imprenditive, professionali ed imprenditoriali, radicate e ramificate nelle comunità, nei territori e nelle aree di intervento;
- promuovere innovative forme sociali di cittadinanza, più interdipendenti, consapevoli, responsabili, ecologiche e creative;
- attivare nuove reti di infrastrutture integrate e diffuse sul territorio, capaci, nel loro complesso, di condividere saperi, conoscenze, tecnologie, servizi e risorse;
- rispondere alla domanda di certezze e lavoro per le future generazioni, che, senza lavoro, non avranno neppure “dignità” e qualità di vita.

Per fare ciò, il “Progetto di Sistema” richiede di mobilitare - in forma strategica, dialogica, relazionale ed interattiva - il pensiero creativo, la politica, l’economia, la giurisprudenza, l’arte, l’architettura, la scienza, la tecnologia. E a mantenere una salda coerenza fra i momenti d’avvio della ideazione, delle scelte fondamentali di visione, della tematizzazione-prototipazione fino alla attuazione, gestione, realizzazione, manutenzione delle opere e degli interventi.

3. Stare sul Meridiano d’Europa

Se il Sistema Europeo ha deciso di intervenire per sostenere la ripresa dell’Italia, con la destinazione di colossali fondi a disposizione del nostro Paese, ciò viene a riprova del fatto che l’Europa - e in essa la Germania *in primis* - hanno capito che, se l’Italia non si riprende, l’Europa (e la Germania) soffriranno. E tuttavia, anche ammesso che vi sia un interesse precipuo della Germania a favorire il rilancio dell’Italia anche attraverso il Mezzogiorno, occorre diffidare delle conseguenze di una posizione in cui, da parte italiana, si esprima acriticamente la tendenza “ad essere provincialmente mitteleuropei”, piuttosto che fare propria “la volontà di essere pienamente e convintamente europei”: “*Nuovi Europei*”. La tesi del Nord di perseguire una

sua strategia di sempre più rafforzata integrazione nella “catena del valore germanica” è uno dei fattori che stanno sempre più allargando nel Paese il divario fra Nord e Sud. Ma questa convinzione del Nord non risponde alla realtà: la consapevolezza, ormai diffusa e acclarata, di questa equivoca distorsione, ben lungi dal confortare, fa finalmente giustizia dell’illusione che l’integrazione di una sola parte del Paese, come “indotto dell’impresa germanica”, sia un obiettivo strategico possibile, e da perseguire autonomamente per trovare tutela subalterna e riparo fuori della crisi. Segnala - al contrario - la necessità che il rilancio debba riguardare “tutta l’Italia nel quadro europeo”, ed, *in primis*, richieda quella necessaria ripresa strutturale del Mezzogiorno, funzionale all’interesse e all’autorevolezza internazionale dell’intero Paese, che è il tema e l’impegno del presente “Progetto di Sistema”. Un “Progetto” che, come stiamo ampiamente argomentando, lega indissolubilmente - all’interno delle alleanze strategiche, economiche e culturali, euroatlantiche - e anche nel quadro del più vasto interesse europeo, la Questione Italiana al ruolo centrale dell’Italia e del suo Mezzogiorno nel Mediterraneo.

È chiara ormai la prospettiva che impone di coltivare il rapporto Europa-Africa-Medio Oriente in una prospettiva multilaterale (al riparo dalle tentazioni egemoniche delle “Vie della Seta”, delle quali è quanto mai opportuno l’allentamento ed il disaccoppiamento dalle sorti del Mediterraneo), anche perché la necessaria transizione dal modello di produzione “lineare” a quello “circolare” è ben più che un semplice *re-shoring* e accorciamento delle catene del valore. Va ribadito quanto già detto, ossia che, non a caso, il Mediterraneo, a lungo ritenuto e per buone ragioni storiche un “*Mare Interno*”, viene ora correttamente definito un “*Medio Oceano*”: uno scambiatore di merci e di civiltà, che fa incontrare l’Oriente di provenienza asiatica e l’Occidente di provenienza atlantica, il nuovo mondo dell’Africa attraverso il suo Nord, e la Russia e i suoi ex satelliti sovietici attraverso i Dardanelli/Bosforo. Nella prospettiva della realizzazione di questo “Progetto di Sistema”, per la forza delle cose (e non ultime le conseguenze della pandemia) il Mediterraneo dovrà sempre più evolvere dal suo passato ruolo di “mare di transito”, ad essere sempre più “Oceano di mezzo”, “snodo necessario” al centro dei mercati, della demografia futura, delle nuove culture e delle nuove civiltà.

Quanto al cruciale rapporto fra Italia ed Europa, è del tutto evidente che ciò che concorre al rafforzamento dell’Italia in Europa concorre al rafforzamento dell’Europa stessa, perché dà modo di “chiudere il poligono europeo”, là dove storia e geografia d’Europa si incontrano. E il “Progetto di Sistema” è consonante al disegno di rimodellare l’Europa, a partire dalla tradizionale preminenza del suo assetto “carolingio” finora dominante, verso un nuovo “centro di gravità permanente”, per dirla con un nostro poeta siciliano. Ricordando (qui, con un altro poeta: Josif Brodskij, *Fuga da Bisanzio*) che, se gli imperi marciano alle conquiste territoriali nel verso dei paralleli, le civiltà si formano e si trasformano lungo i meridiani degli scambi, dei commerci, delle relazioni di idee, degli incontri fra culture, dei passaggi di uomini.

Così il Sud dell’Italia, lungi dall’essere percepito come “*finis Europae*”, proiezione arrischiata e solitaria di un “altrove”, costituisce “la cuspidale vitale di un intero mondo europeo”, che attraverso l’Italia e il suo Mezzogiorno penetra nel Mediterraneo, e, qui, apre la sua “Porta” per attrarre persone, merci, lavori, culture, futuro. Guardare al Mediterraneo dal Sud, concepire il Sud come via privilegiata e insostituibile di accesso all’Europa, sono due percorsi del tutto complementari e sinergici, la cui sintesi, mentre non impedisce di fare del Sud un

luogo irripetibile ed “unico” di identità storico-culturale per l'Italia, apre una via insostituibile per posizionare l'Italia sul futuro Meridiano d'Europa.

4. Un Appello

Alle esigenze di un momento storico eccezionale devono corrispondere decisioni non meno eccezionali, volte a ritrovare le ragioni del posizionamento dell'Italia in Europa e della unità vitale dell'Italia. Il perseguimento degli obiettivi di *Sostenibilità*, *Integrazione*, *Innovazione*, *Qualità*, può conferire a “tutti” i territori del Paese attrattività sostanziale, non meramente decorativa o nostalgica e, parallelamente, rafforzare in modo vigoroso la coesione sociale del Paese, e, in particolare, quella interna al Mezzogiorno Continentale e Insulare.

I rischi di un Paese allo stremo sono al tempo stesso una potenzialità unica - e obbligatoria - se vogliamo ancora, come Italiani, “vivere” - e “contare” - nel Mondo e nella Storia. Certo, la tradizione nazionale italiana e le immagini che essa ha lasciato dietro di sé non aiutano. Circola e permane un giudizio impietoso, ma del tutto condiviso dai Grandi (Italiani e non solo), sugli Italiani e sul loro “peggior costume”: da Cuoco a Leopardi, da Goethe a Maupassant, da Gobetti a Pasolini, serpeggia l'idea che gli Italiani non siano all'altezza dell'Italia. Che debba sempre prevalere “l'Italiano” del Guicciardini, risoluto nel prendersela a vanvera contro tutto e tutti, ma in realtà sempre pronto ad acconsentire - sotto la maschera della rassegnata indignazione - a chiunque adombri l'eventualità di concedere un qualche favore, beneficio o privilegio .

Una “auto-riforma degli Italiani per gli Italiani” è dunque scelta obbligata per la nostra Comunità, e solo una “Visione di Progetto”- articolata, integrata e realistica - dotata di precisi obiettivi e chiare proposte sugli Asset da valorizzare, gli Interventi e le Infrastrutture da realizzare, le Energie Intellettuali ed Esperienziali da coinvolgere, può aspirare a rappresentare con successo - presso le istituzioni sovranazionali, i governi europei, i grandi investitori, i poteri nazionali centrali e locali, gli attori economici e sociali attivi, le popolazioni – l'elemento di attrazione e motivazione, determinante per un loro diretto impegno, in forme e termini adeguati all'importanza ed alla vastità del Progetto.

Affrontare la sfida di un salto epocale storico, dove - come ha insegnato un grande maestro del Novecento, Richard Neutra - è necessario “*progettare per sopravvivere*”, comporta accantonare la retorica dei grandi valori a favore del coraggio delle idee nuove per tempi nuovi e della qualità del fare operoso e concreto. Se saremo capaci, “insieme”, di smentire i pregiudizi, le verità e l'opinione corrente del mondo, e corrispondere non ai dubbi e ai timori, ma alle attese migliori di quei Grandi, italiani e non, potremo mandare all'Europa e al Mondo un avviso forte ed una promessa convinta: “*We Shall Overcome!*”

ADDENDUM

e Istruzioni per L'Uso

Affinchè il "Progetto di Sistema" sia adeguato agli obiettivi è necessario che esso operi in un contesto di affidabile "normalità" dell'attività di governo; ciò è necessario in generale e ancor di più se si debbono fronteggiare condizioni straordinarie.

La "normalità" alla quale ci si riferisce comporta fondamentalmente il rispetto di principi-cardine fissati da fonti certe, chiaramente definite ai quali la "politica ordinaria" dovrebbe attenersi. Altrimenti la garanzia di "normalità" sfuma, fino a scomparire, se questi criteri sono di fatto solo occasionalmente rispettati o, peggio - per prassi consolidata - sistematicamente elusi.

In altri termini è necessario che l'operare "effettivo" della politica ordinaria sia conforme ai criteri "nozionali" che la stessa politica ha definito quale riferimento istituzionale. Non si tratta quindi di innovare e tantomeno di invocare l'ennesima riforma palinogenetica bensì di adempiere a norme chiaramente fissate e a queste ricondurre la gestione delle risorse pubbliche sia in conto capitale che corrente.

Il caso italiano, purtroppo, si caratterizza per la persistente discrasia tra un regime di "normalità effettiva" non coerente al "regime nozionale" per il fatto che i criteri "nozionali" rimangono un riferimento virtuale, pur se solennemente scolpiti in norme di legge e in Costituzione.

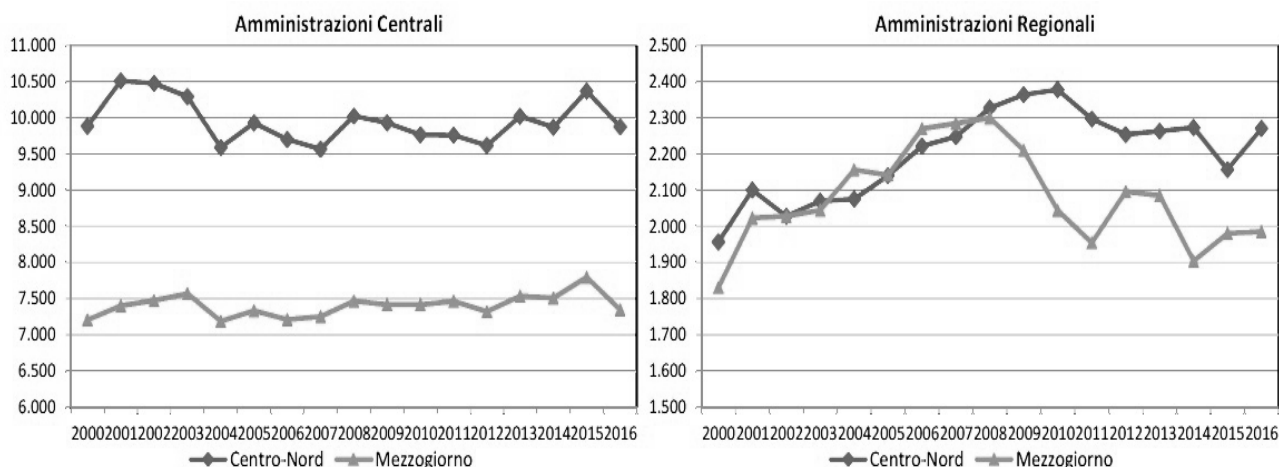
Macroscopico sotto questo aspetto è il tema della garanzia dei diritti civili e sociali di cittadinanza: salute (sanità) educazione (formazione) mobilità (infrastrutture) ex art 117 comma 2 lettera m, art 119 Cost e legge 42/2009.

Alla patente discrasia tra "nozionale" ed "effettivo" si riferisce l'Unione Europea nelle raccomandazioni che accompagnano l'assegnazione di ingenti risorse del neonato debito pubblico comunitario, laddove raccomanda di ridurre le disuguaglianze e rafforzare la coesione sociale del Paese.

Quel richiamo nasce dalla constatazione della persistente inosservanza della "normalità" costituzionale, tradotta nel 2009 nella Legge 42: una "negligenza" la cui persistenza da dodici anni viene addebitata alla mancata determinazione dei cosiddetti Livelli Essenziali delle Prestazioni (LEP) ed il corrispettivo finanziamento che - come recita la Costituzione e la Legge 42 - deve essere universale ed integrale. Questa carenza giustifica il ricorso al finanziamento secondo il criterio della "spesa storica" delle singole regioni. Il che è un formidabile ostacolo al superamento dei divari territoriali nella fruizione dei diritti di cittadinanza che, anzi, tendono ad accentuarsi, come documentano da venti anni i Conti Pubblici Territoriali.

La figura ben sintetizza gli effetti territoriali di questa "negligenza" dal 2000 al 2016.

Spesa pubblica pro-capite per livello di governo (Fonte Conti Pubblici Territoriali)
anni 2000-2016



Recuperare una condizione di "ordinaria e ordinata" politica della coesione sociale (perché di questo si tratta) pone - nel caso specifico - l'esigenza di avviare il processo perequativo, essenziale per controllare, governare e ridurre le disuguaglianze. Si tratta di un passaggio da gestire pragmaticamente, partendo dalla presa d'atto che:

- a. le divergenze territoriali si sono ampliate e consolidate fino a determinare la compressione di fondamentali diritti di cittadinanza, in un crescendo che rischia di disgregare il Paese;
- b. dal 2001 la ultraventennale "provvisoria" regola della spesa storica regionale di allocazione delle risorse, contribuisce alla "balcanizzazione territoriale" dei diritti.

Se obiettivo condiviso fosse stato effettivamente quello di procedere a un riequilibrio, il Governo nazionale avrebbe dovuto gestire le risorse erariali per conseguire livelli pro-capite il più possibile omogenei sul territorio, per quel che concerne scuola, sanità e mobilità: in altri termini realizzare standard territoriali vicini a quello pro-capite nazionale. Scostamenti dalla media nazionale possono essere fisiologici (dovuti a caratteri specifici, naturali, di scala, demografici, di disagio sociale, ecc.) o determinati da circostanze speciali e temporanee delle quali farsi carico.

Esplicitato nel dettaglio con la legge 42 del 2009, questo compito non ha appassionato i Governi. Formalmente si trattava dell'attuazione del "federalismo fiscale" fissando i criteri per l'applicazione dell'articolo 119 del Titolo V, secondo la previsione costituzionale dell'articolo 117, e del quarto comma dell'art. 119. A questo scopo la legge 42 prevede un fondo di perequazione senza vincoli di destinazione e (art.22) un fondo di perequazione infrastrutturale espressamente destinato al Mezzogiorno. Entrambi i fondi, finalizzati a garantire il finanziamento integrale dei diritti fondamentali (i LEP) in regime di Costi Standard, non sono ancora istituiti né sono stati fissati i LEP. Di qui il "temporaneo" ricorso alla pratica della spesa storica formalizza un "non senso" legittimato dalla politica.

Le condizionalità della UE potranno, forse, imporre un ritorno al buon senso. Non ci vuole molto per comprendere -ad esempio- che quale che sia l'insormontabile problema che non li ha resi finora identificabili, i LEP nulla potranno essere se non una analitica ripartizione di risorse pari all'ammontare che il sistema erariale è in grado di mettere a disposizione della comunità. In altri termini, se mai potranno esistere simbolici LEP "virtuali", quelli "effettivi" risulteranno da una procedura di ripartizione-allocazione soggetta a vincoli di bilancio, ai quali dovrà conformarsi qualsiasi prescrizione "virtuale".

Questa lapalissiana considerazione, tanto prosaica quanto scomoda, invece di favorire ha finora "dissuaso" dal superare pragmaticamente il criterio della "spesa storica regionalizzata" e, con essa, storiche rendite territoriali.

Per l'eliminazione di questa assurdità, occorre partire proprio dalla spesa storica nazionale pro-capite di lungo periodo, e procedere quindi alla allocazione sui territori considerando opportunamente specificità ordinarie o straordinarie. E' perciò da considerare con sospetto il benaltrismo degli appelli, che continuando a invocare la definizione dei chimerici LEP distolgono dal procedere con sano immediato pragmatismo all'elaborazione di una strategia di riequilibrio, basata sulla ricchissima evidenza -disponibile da venti anni - di rilevazioni dei Conti Pubblici Territoriali, che rendono disponibile per ogni singolo servizio il più attendibile standard regionale e nazionale.

Una simile procedura perequativa è, a ben vedere, anche il miglior incentivo per arrivare -se veramente lo si vuole- a dar finalmente corpo agli elusivi LEP, che al più potranno essere un riferimento utile, anche se mai effettivamente praticabile.

Se si adotta questa linea di condotta, sappiamo a priori quanto ampia sarebbe l'incidenza della perequazione e il corrispondente impatto territoriale di una tale redistribuzione di risorse erariali tra territori: un quadro che, se per un verso evidenzia nella condizione attuale l'insostenibilità sociale e, quindi, l'impraticabilità politica della perequazione, per altro verso fornisce un dato oggettivo e una plastica misura del rischio montante di disgregazione del Sistema Paese paventato dalla UE.

A disinnescare questa esplosiva contraddizione deve concorrere l'intervento delle risorse del NGEU con le sue condizionalità, che invitano a ridurre le disuguaglianze con interventi in conto capitale, per adeguare le dotazioni infrastrutturali e il rafforzamento e la qualificazione del capitale umano.

Tale contributo non è certo in grado di risolvere per il 2026 il problema, ma risulta un segnale decisivo per arrestare e cambiare verso alla pericolosa divaricazione tra il "nozionale" e l' "effettivo", così da ricondurre a "normalità" la "politica ordinaria". Ciò è parte integrante del Progetto di Sistema.

L'avvio di una perequazione è possibile con l'apporto di risorse aggiuntive del PRRN, che senza penalizzare posizioni oggi "sopra la media nazionale", intervengano opportunamente sulle realtà che versano in condizioni più critiche, con apporti di risorse dedicate a impieghi socialmente produttivi.

È dunque di fondamentale importanza che il nodo della perequazione sia adeguatamente compreso, messo in conto ed integrato, per assicurare quella "normalità" fisiologica che rende agevole e condiviso il percorso. È questo un ingrediente essenziale affinché il "secondo motore", obiettivo del Progetto di Sistema, sia avviato nel Mezzogiorno e sia poi esso stesso in grado di offrire, con il "tagliando dello sviluppo", la piena sostenibilità di un processo che recupera con i diritti una reale coesione.

Fatta dunque giustizia sommaria di futili appelli, decaloghi, petizioni per la definizione di Livelli Essenziali delle Prestazioni LEP, che impegnano da molti anni "Alte commissioni" sul federalismo fiscale, è urgente rapportarsi all'ammontare di risorse disponibili e di quelle programmabili, per iniziare da subito la "transizione" che il significativo apporto del PRRN rende praticabile, specie sulla quota di spesa in conto capitale (scuole, ospedali, infrastrutture) con un percorso immediatamente operativo.

Tra le tante procedure possibili, il riferimento al livello pro capite della spesa storica nazionale, della quale c'è amplissima evidenza per ogni possibile disaggregazione territoriale e specificità di servizio per circa un

ventennio, consente una esauriente distinzione dei territori tra quelli con livelli di spesa storica superiori o inferiori a al pro-capite nazionale.

Su questa evidenza può calibrarsi la strategia di riequilibrio supportata dal concorso delle risorse aggiuntive del PRRN.

Ai fini della sostenibilità sociale, sono da lasciare invariate le risorse pro-capite in quei territori già al di sopra della media e destinare, nel limite delle disponibilità, le risorse aggiuntive a incrementare i servizi nei territori sotto la media. Il che, mentre fa crescere il livello medio pro-capite nazionale, consente di far convergere i territori in ritardo verso i valori delle aree più favorite. La transizione si conclude quando il pro-capite sarà per tutti pari al valore medio iniziale dei territori con valori superiori alla media nazionale di partenza. Il percorso sarà tanto più rapido ed efficace, quanto più efficiente sarà l'uso da parte dei destinatari delle maggiori disponibilità, che dovranno perciò attrezzarsi a superare il vaglio -questo sì possibile da definire- del regime di "costi standard".

Affinchè tutto ciò non sia un fuoco di paglia, è evidente che le sorti del processo di perequazione nel medio lungo termine sono affidate soprattutto all'attivazione dell'economia a ritmi del tutto diversi da quelli pre-pandemia, un esito affidato al recuperato dinamismo del Sud, che sia progressivamente in grado di contribuire alla perequazione ed al suo consolidarsi indipendentemente dall'apporto del PRRN.

Il *crowding* in della convergenza dipenderà infatti grandemente dal finora inesistente "secondo motore" del sistema, quello del Sud. Al suo apporto di prodotto e occupazione diretta ed indiretta, abbinato ad una coerente strategia nazionale, è affidata la fisiologica prosecuzione di un sostenibile processo di chiusura del *gap* nei diritti di cittadinanza.

In questa prospettiva, l'Esagono delle ZES, nella relazione con la sua attuazione a partire dai suoi Nodi Strategici all'interno del concetto di "*cluster*", acquista valenza ancor più strategica, per instaurare una relazione nuova e proattiva con il territorio, tanto più intensa quanto più rapido è lo sviluppo delle ZES medesime. A conferma che il loro attivarsi non è un arroccamento, un alzare il ponte levatoio rispetto a quanto esiste fuori dei loro confini amministrativi. Al contrario esse debbono configurarsi come interconnessi punti di accumulazione, che sono alimentati e che alimentano il sistema territoriale di riferimento a cerchi concentrici di qualità complessiva e in una relazione di prossimità, che si fa via via più ampia e intensa.